FORMULA E A CITTÀ DEL MESSICO, DOPPIETTA PORSCHE FIRMATA WEHRLEIN-LOTTERER

BE 6,00 € - MC, CÔTE D'AZUR 5,60 € PTE CONT. 5,50 € - E 5,50 € CH CT 7,70 CHF CH 8,00 CHF

Anno LXI Settimanale, 15-21 febbraio 2022
3,00 Euro (Italy only)

LA NUOVA FORMULA UNO

ALBA TAURI

Luce diversa su questo nuovo ciclo della F.1, con la squadra di base a Faenza che con la AT03 riafferma sempre più la sua radice tricolore. Mentre la casa madre Red Bull mostra solo una show car finta e McLaren e Aston Martin fanno subito sul serio. Aspettando la Ferrari che si svela giovedì 17 febbraio

ASTON MARTIN

McLAREN

RED BULL

di Andrea Cordovani

Tra effetto suolo ed **effetto sòla**

In bilico tra effetto suolo ed effetto sòla la nuova era della F.1 ribadisce un concetto non certo rivoluzionario: niente è quello che appare. Metà delle vetture che daranno vita al Mondiale 2022 hanno fatto cadere i primi veli, lasciando ogni tipo di giudizio sospeso dentro a rendering di monoposto ancora inesistenti. Così va questo mondo virtuale che, ormai troppo spesso, offre una realtà imbarazzante.
Questa è l'epoca dei sogni e delle speranze. Il periodo in cui giocare con la fantasia, prima che il cronometro riporti tutti quanti a non esagerare con pensieri stupendi. È un vero anno zero per la F.1 che riparte con un nuovo regolamento ma ancora avvelenata dalla fine di un 2021 che ha lasciato ancora scorie radioattive. Giorni cruciali per i team in attesa di vedere finalmente l'effetto che avranno quelle soluzioni studiate da mesi e portate avanti con la convinzione di essere sulla strada giusta, sognando il colpo che possa fare la differenza. Una rumorosissima quiete prima della tempesta che dal 23 febbraio si scatenerà con l'inizio dei test collettivi, previsti sulla pista di Montmelò.
Intanto questa settimana il puzzle delle presentazioni vedrà collocare due tasselli attesissimi. Quelli Ferrari e Mercedes. A Maranello i veli sulla F1-75 cadranno nel primo pomeriggio di giovedì 17 febbraio; a Brackley sulla nuova W13 il giorno successivo.
Come sempre la nascita di una nuova Rossa è uno dei momenti più attesi dal popolo ferrarista. E stavolta ancor di più. Dopo due stagioni con il pensiero rivolto proprio a questo 2022 rivoluzionario e capace di rimescolare le carte come sempre avviene quando c'è un cambio di regolamento di queste proporzioni, è abbastanza evidente che le aspettative siano alte. In astinenza da vittorie dal 2019, dopo un 2020 nel tunnel della crisi e un 2021 in risalita e chiuso con la conquista del terzo posto nel Mondiale Costruttori, c'è la voglia di una Ferrari che occupi stabilmente i piani alti, senza l'illusione che possa da subito lottare per il titolo, ma con la speranza di rivederla almeno qualche volta davanti a tutti. C'è grande fiducia nell'entourage del Cavallino dopo la definizione del progetto rifinito nella nuova veste aerodinamica al nuovo simulatore che da qualche settimana è operativo.
La marcia di avvicinamento alla presentazione di giovedì prossimo è stata lunga e abbastanza laboriosa.
E si spera che la nuova Ferrari possa stupire subito con i suoi effetti speciali. Senza covare eccessivi pessimismi con la certezza della bontà del lavoro di un gruppo che lavora coeso, come ogni volta sottolinea il team principal Mattia Binotto. Alla terza stagione al timone della Rossa in F.1 il manager di Selvapiana guida un Cavallino che vuole tornare a galoppare forte, sfruttando l'occasione di un cambio regolamentare così epocale.
Un vero anno zero non solo per la F.1. Ma anche per la Ferrari: nell'esito di questa stagione c'è in gioco una grande fetta di futuro.

DOMENICA SERRA

di Giorgio Terruzzi

VOGLIA DI SUPERARE CERTE BARRIERE
Da quanto comunica, di Max Verstappen si percepisce poco o niente. E invece sarebbe molto bello poterlo conoscere un po' di più, anche se a oggi la cosa pare difficile e... per scelta altrui

Verstappen stop al televuoto!

UMANAMENTE MAX È DI CERTO UN CAMPIONE CON UN ANIMO SPUMEGGIANTE, UNA BELLA TESTA E TANTO DA DIRE. EPPURE MEDIATICAMENTE NON GLI VIENE FATTO VEICOLARE QUASI NIENTE. PECCATO. NON SAREBBE IL CASO DI CAMBIARE?

Le sue prime dichiarazioni pubbliche da campione del mondo Max Verstappen le ha espresse nel giorno della presentazione della "sua" Red Bull per il 2022, siglata RB18 secondo scaramantico proposito: saltare il 17, per carità, numero che a qualcuno dice male ad altri per niente. I contenuti? Piuttosto banali, al solito. Con una sola vera informazione a proposito delle difficoltà visive che ha incontrando al simulatore: gomme più larghe, problemi ad inquadrare in punto di corda della curva. Piuttosto un paio di chili o tre accumulati durante il letargo, un paio di baffetti appena accennati e quell'espressione un po' così che non scompare mai dal suo viso.
Niente a che vedere con l'allegria, molto a che vedere con una sorta di fissazione per la guida, la corsa, l'agonismo. Bene, certo, sta in quei paraggi ciò che l'ha portato a tracciare una scia unica nel firmamento motoristico. Che contiene una qualche sofferenza pregressa, una gioia svanita chissà dove, chissà quando, sostituita dal dovere di essere efficiente e feroce, completamente orientato sul compito da svolgere. Così, la presentazione della nuova Red Bull, con tanto di numero 1 mimetizzato tra gli sponsor sulla carrozzeria, ha mostrato soprattutto una gamma complessa di misteri.
La vettura, per cominciare, finta come un manichino, secondo logica corrente. Qualcosa che porta le squadre ad offrire, dopo mesi di attesa, un facsimile dell'oggetto che di fatto disputerà il Mondiale. Una cosa finta, una mezza balla, autorizzata dall'assurda decisione di togliere di mezzo i media per i primi test a Barcellona, completamente oscurati. Un atteggiamento pericoloso e assurdo, per certi versi una arroganza di potere anche verso quella platea sterminata che la stessa F.1 vuole coinvolgere.
Dunque, era una ipotesi della RB18 la RB18 offerta per la prima visione, erano di circostanza le comunicazioni in merito, roba che abbiamo ormai imparato a memoria, al pari di ritornelli noiosetti. L'effetto suolo, le gomme larghe, l'aerodinamica che favorirà i sorpassi (mah, vedremo), tutto nuovo, tutti a sperimentare prima di capire, eccetera, eccetera, eccetera. Un filmato della stagione 2021 mondato dai fatti cruciali (niente Silverstone, niente Monza, niente Spa, niente safety car di Abu Dhabi), nessun riferimento alle condizioni che hanno prodotto l'assegnazione del titolo. Il che è comprensibile, ci mancherebbe. Anche se Horner, felicissimo di tornare in pista come il timoniere che ha condotto la barca in porto, resta un capo vittorioso per grazia ricevuta.
Meglio tenerlo presente, a scanso di ennesime, inevitabili, glorificazioni.
E poi lui, Max. Che sarebbe portatore di una storia umana davvero strepitosa, considerato il carattere di babbo Jos, le implicazioni psicologiche che hanno regolato e ancora fanno funzionare il rapporto padre-figlio dentro uno spettacolo ad alta tensione. Sono tracce lì da vedere, da anni, eppure l'intero repertorio, colmo com'è di ombre che generano luce, resta sigillato in una caverna inaccessibile, guai a toccarla.
Vuole correre, Max, vuole guidare, non sente pressione, non sente. Parte, attacca, vince. Bravo, un fenomeno. Accontentiamoci, ci mancherebbe. Però, mannaggia, che peccato, che povertà, una volta spenti i motori. Il ragazzo che ha raggiunto l'obiettivo cardine, dopo speranze e fatiche, patimenti e risorse che dal patire fioriscono, non compare mai, compresso pure lui in una bolla fuori scena.
I sentimenti, le riflessioni, le emozioni che viaggiano dentro l'anima di un campione assoluto, non sono reperibili, mai esposte, intrattabili. Max è condannato alla battaglia. Un guerriero formidabile capace di offrire tutto e il contrario di tutto nella gara. Per ridursi a poca cosa, per scomparire, quasi, quando la gara finisce. Amato per come guida. Il resto? Non importa. Non gli importa. Consegnandolo in una galleria di agonisti dotatissimi, ammiratissimi ma gelidi. Lontani, per questo, dalle intermittenze dell'esistenza, da pancia, anima cuore.
Da tutto ciò che lo farebbe somigliare, almeno un poco, a ciascuno di noi. ●

Hamilton torna per stupirci

DAL 5 FEBBRAIO SI È RIAFFACCIATO SULLA SCENA E OVVIAMENTE QUANDO POTRÀ IN PISTA FARÀ TREMENDAMENTE SUL SERIO. AL VOLANTE DI UNA MERCEDES MUTATA E NON PIÙ INFALLIBILE

Da quando, il 5 di questo mese, un sabato, Lewis Hamilton ha annunciato trionfalmente di essere tornato sulla scena, il nostro sonno ha ripreso a viaggiare su onde più tranquille. Improvvisamente notizie come la rielezione di Mattarella al Quirinale o la vittoria di Mahmood e Blanco a Sanremo sono passate in secondo piano, dinanzi a Hamilton che uscendo dal buio ha dichiarato, in meno di una riga, di essersene "andato e poi tornato", nell'arco di meno di due mesi. Le cose si sono quindi riposizionate anche se le informazioni che ha fornito su Istagram sono avare di dettagli, nel senso che non ci spiega dove si sia nascosto. Una indicazione però l'ha data, postando la sua foto su un pendio dalle parti del Grand Canyon, in America, col fiume Colorado sullo sfondo. Imbarazza però la tenuta giallorossa con una spruzzata di bianco, tale da far pensare che, sì, sia tornato, ma per giocare nella Roma di Mourinho, non per rituffarsi nell'abitacolo della Mercedes. La sua, pare infatti la divisa d'allenamento di Trigoria, senza insegne della stella a tre punte di cui è il simbolo.

Un nuovo “caso”? Tranquilli: tre giorni dopo ecco Hamilton, di spalle, finalmente con i colori Mercedes, che guarda estasiato i messaggi di bentornato dei tifosi. Quasi a dire: *«Eccomi, sono di nuovo con voi, vi ringrazio, stiamo vicini»*.
Si è concluso in questo modo mieloso quanto scontato il mini-giallo dell’inverno, con Lewis che dopo Abu Dhabi aveva sbattuto la porta uscendo in silenzio dalla Formula 1 targata 2021 mentre ora la riapre sperando (lo speriamo anche noi) di trovare un panorama più sereno e regole più certe, visto che l’ottavo titolo gli è stato strappato di dosso all’ultimo giro dell’ultima gara con uno scippo odioso benché ineccepibile ai fini dei regolamenti. Ma il discorso resta aperto: perché i regolamenti sono stati interpretati in quel modo da chi sapeva che il mondiale, come conseguenza, avrebbe cambiato destinatario?
Fare della dietrologia su ciò che è successo nelle otto settimane di silenzio è divertente ma lascia il tempo che trova. Ad esempio: c’è stata una contropartita al suo ritorno? La Mercedes è riuscita ad estorcere qualcosa al nuovo corso della Fia con Ben Sulayem che – tra l’altro – ha messo bellamente fuori gioco nei ruoli di responsabilità i dirigenti italiani? Se è accaduto, non lo sapremo ma ce lo diranno i fatti. L’importante è che Hamilton possa ritrovare la serenità che è sempre stata alla base dei suoi risultati. E’ un tipo sensibile, Lewis. Non è uno da scrollata di spalle alla Lauda, alla Piquet, alla Verstappen. Fa fatica a voltar subito pagina, si pone delle domande, le pone agli altri, vuole che si arrivi a una conclusione che non sia su misura per qualcuno.

APPLAUSI E RABBIA

Il finale dello scorso anno a Abu Dhabi ancora dà acidità di stomaco a Hamilton, che però si riaffaccia sulla scena ben deciso a cercare il riscatto nel prossimo campionato

Il valore di Hamilton sul mercato è enorme. Ben superiore a quello di Verstappen, che solo col tempo potrà eventualmente acquisire uno spessore. Hamilton è l’immagine vera della Formula 1, un campionissimo che a 37 anni continua a esaltare in pista, a compiere imprese che ci riportano ai momenti eroici della Formula 1. E poi ha quello sguardo aperto sul resto della vita che gli altri non possiedono, sempre che non trasformi le sue sacrosante battaglie sociali in una forzata conformità che le svuoterebbe di valore. Come è accaduto all’ultimo Festival dove tutti hanno fatto a gara per apparire diversi, inclusivi, fluidi, rendendosi ridicoli e ottenendo l’effetto contrario a quello auspicato in partenza.
Hamilton, oggi, è la Formula 1. Hamilton, oggi, è la Mercedes. Hamilton, oggi, è tante cose. Cominciando dalla lealtà nei confronti dei rivali, dai comportamenti sempre corretti (salvo sparute eccezioni) in pista, fuori, ovunque. Un uomo che ha avuto il coraggio di aprire la bocca, andando a correre in Arabia Saudita, sottolineando i problemi non da poco di quel Paese. E sarebbe davvero bello se Lewis trovasse pure il tempo di dedicarsi maggiormente alle lacune della Formula 1 che ricadono sui piloti, tipo l’omologazione delle nuove piste, l’ingiustizia dei driver penalizzati se si rompe un motore, le questioni che riguardano la sicurezza, l’affollamento del calendario, tanto per citare le prime voci di un elenco lunghissimo. Chi ha il potere per farlo sapendo di essere ascoltato, se non lui?
Certo, Hamilton ha altre cose su cui concentrarsi, soprattutto ora che si ritrova accanto un compagno come George Russell, che ha la bellezza di 13 anni di meno ed è scalpitante quanto comprensibilmente ambizioso. Russell sarà il suo primo rivale del 2022 e, dal confronto, Hamilton capirà se potrà spendere o meno altre stagioni in Formula 1. Max Verstappen arriverà in seconda battuta, ma poiché la Mercedes punterà le sue carte su Lewis, proprio Russell potrebbe diventare, per il 7 volte iridato, la spalla giusta per viaggiare con meno problemi verso il primato assoluto che gli manca.
Lui stesso, però, vorrà capire che piega prenderà questa Mercedes F.1 il cui azionariato non è più lo stesso di due anni fa e dalla quale se ne sono andate in silenzio tante pedine importanti, in modo non proprio indolore, se si pensa ai guai motoristici, fatali nella corsa al titolo 2021, sopraggiunti dopo la partenza di Andy Cowell. Il resto, per Hamilton, sarà secondario. È in un’area abbastanza ristretta che si muoverà il suo mondo, che si dipaneranno i pensieri rivolti agli avversari che incontrerà. E speriamo che tra questi, strada facendo, se ne possa insinuare anche uno…rosso, con un cavallino rampante come emblema. ●

di Mario Donnini

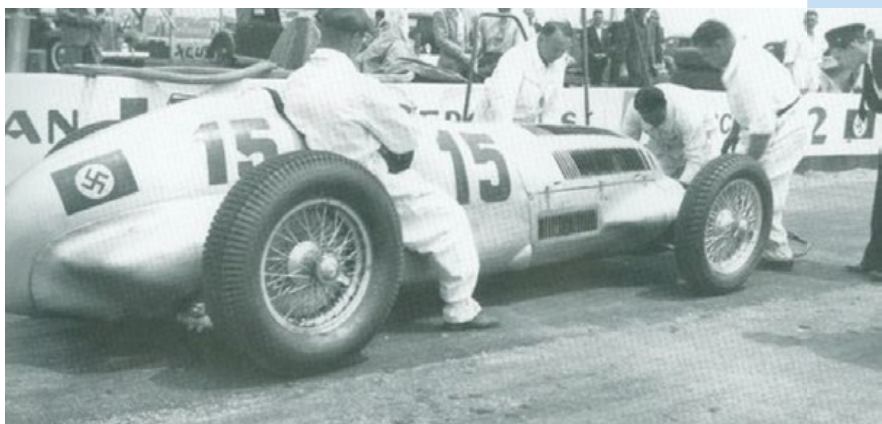
Hamilton super simbolo di stabilità

TANTI, TROPPI PARLANO DI QUANTO HAMMER HA VINTO IN QUESTI ANNI, MA POCHI, DECISAMENTE POCHI, GLI RICONOSCONO UN VALORE RARO E PREZIOSO: QUELLO DELLA CONTINUITÀ CON IL MARCHIO MERCEDES

Certe volte siamo troppo presi dalla sindrome del vincente e diamo importanza ad alcune cose, per finire col misconoscerne altre, decisamente più rilevanti e ricche d'immenso valore. Per esempio, si strombazza tanto che anche quest'anno Lewis Hamiltoin andrà - e andrà eccome - alla ricerca dell'ottavo titolo iridato in F.1 per cercare di staccare Schumacher, quando invece, secondo me, l'originalità e anche la preziosità di Hammer risiedono altrove.

Ossia nel rapporto unico e a oggi inscindibile che il campionissimo inglese è riuscito a stabilire con la Mercedes. Sia chiaro, come tutte le grandi storie, anche questa nasce praticamente per caso. Nel senso che dall'età di dodici anni Lewis è diventato uomo McLaren grazie all'intuito, e anche al buon cuore di Ron Dennis senza essere dal primo momento un baby nel mirino o sotto l'egida della Stella a Tre Punte. Però in quel momento la Casa di Woking era nel bel mezzo di un rapporto di forni-

tura e collaborazione con i tedeschi e ciò ha fatto sì che praticamente il destino abbia messo lo stesso Hamilton in una situazione del tutto particolare.
In effetti non solo Lewis ha poi debuttato in F.1 con la McLaren dotata dei motori Mercedes, ma dal 2007 a oggi ha sempre e solo corso con monoposto spinti da propulsori della Casa madre - assommando 288 Gran Premi disputati esclusivamente con motori tedeschi -, peraltro militando nelle file McLaren fino al 2012 compreso e dalla stagione successiva gareggiando per il team di Toto Wolff equamente rifornito da Brackley e Brixworth.
Così tanti guardano solo ai sette mondiali vinti e ai 103 Gran Premi ghermiti, mentre secondo me bisogna anche per una buona volta dire che la cosa tale da rendere Lewis Hamilton unico nel mondo della F.1 e anche delle corse è che è riuscito a vincere tutti e sette gli allori iridati correndo con lo stesso marchio di motore, Mercedes, compreso il primo e unico raggiunto con la McLaren, nel 2008, ai danni della Ferrari di Massa.
E va ribadito che con la Mercedes lo stesso Hamilton si avvia certamente e proprio in questa stagione a battere il record assoluto di fedeltà a un marchio (vedi Cuore da Corsa di questo numero alle pagine 68-73), in vigore ormai da più di tre lustri e detenuto da Schumacher al volante della Ferrari, con 179 Gp, mentre Lewis ora è a quota 178.
In altre parole, ancora due Gp e la storia delle corse sarà riscritta, magari non per sempre, ma per un lungo periodo, di sicuro. E proprio nell'era in cui gli sportivi vengono visti e vissuti sempre più come mercenari, come soldati di tutte le guerre pronti a cambiare casacca inseguendo incessantemente il miglior offerente, ovvero, nel caso della Formula Uno, la combinazioni di volta in volta più remunerativa e competitiva, Lewis Hamilton brilla esattamente per la dote opposta.
Finendo dapprima scelto da Ron Dennis all'interno di una delle Case più gloriose nella F.1 nell'era moderna e poi azzeccando clamorosamente - ma non certo casualmente - l'unica scelta che s'è mai trovato a dover compiere all'interno della sua carriera di F.1, che dura ormai da sedici stagioni, ma senza mai l'ansia del cambio di casacca, fatto salvo quel determinante 2013 nel quale gli è mutata ulteriormente la vita, con un salto di qualità ineguagliabile. Tra l'altro prendendo il posto proprio del licenziato ultraquarantenne Michael Schumacher, uno che come pilota professionista alla Mercedes c'era addirittura nato, a render financo più simbolico e ricco degli auspici del destino un passaggio di consegne che ora, quasi dieci anni dopo, sta per trovare ulteriore suggello anche dal punto di vista statistico.
E stavolta i numeri non sono solo un confronto tra entità quantitative, ma sono anche in grado d'esprimere ben altro. Di più. Un messaggio epocale di cambiamento e rivoluzione geopolitica e sociostrutturata, possibile anche grazie allo sport del motore.
In fondo nella seconda metà degli Anni '30 le Mercerdes assieme alle Auto Union calcavano e quasi monopolizzavano la scena internazionale del motore, dominando in lungo e per largo la categoria Grand Prix, accogliendo con scaltrezza ma anche con riluttanza a bordo dei bolidi piloti stranieri quali Luigi Fagioli e Dick Seaman (alla Stella a Tre Punte), piuttosto che Achille Varzi e Tazio Nuvolari alla Auto Union, passaggi che esigevano sia dispensa e autorizzazione delle autorità naziste che il benestare altrui, per gli italiani del Duce Benito Mussolini, per vedere in ogni caso piloti al volante di bolidi bianchi o argentei che portavano non raramente la svastica a bordo, in bella mostra.
Ebbene, a ottantasei anni dalle Olimpiadi di Berlino 1936 e dallo sdegno di Adolf Hitler per i dorati trionfi di Jesse Owens, e a poco meno dalla civiltà dei bolidi sfreccianti coi simboli della malintesa superiorità di razza nei confronti del resto del globo terracqueo, è bellissimo ora sottolineare e riconoscere che un uomo di colore sta per raggiungere il primato di fedeltà e continuità al marchio tedesco più vincente nella storia della F.1 iridata.
Tra l'altro al volante di una monoposto che non è più una Freccia d'Argento come allora, ma sfreccia dipinta di nero proprio per espresso omaggio e segno di solidarietà a vantaggio della promozione e della tutela delle istanze d'eguaglianza portante avanti dai neri d'America e non solo d'America e non solo dai neri, ma da tutti gli uomini di buona e pulita volontà.
Giusto per scodellarla in modo diverso ma equivalente, nel secondo Gp della stagione, Lewis Hamilton, presumibilmente aumentando di due presenze il suo score e salendo a 180 gare iridate con la Mercedes, diventerà il Pilota più fedele (oltre che il più vincente) correndo con lo stesso marchio. Stupenda notizia, bellissimo traguardo che già è dolce e doveroso pregustare e anche un passo avanti e un momento bello e pulito, che vede lo Sport del motore lanciare un segnale bellissimo, sul piano del progresso e del superamento di barriere ora pacificamente ritenute assurde ma un tempo odiosamente imperanti, financo nelle corse.
Per dirla diversamente, certi trionfi di Sport a volte s'ottengono anche non vincendo, ma dando segnali come questi di una realtà stupendamente improntata a valori forti.
Per questo sapere che Lewis Hamilton è prossimo e vicinissimo a diventare il campionissimo più fedele di tutti i tempi è una stupenda notizia, sia per lui, che per noi, che per la stessa Mercedes. ●

DUE EPOCHE DIVERSE UN GRAN CAMBIAMENTO
La Mercedes nella seconda metà degli Anni '30 correva nei Gp con un pilota britannico, Dick Seaman, sfoderando la svastica (qui siamo alla Coppa Vanderbilt 1937). Nell'altra pagina, Hamilton a bordo della sua Mercedes nera, nel quadro della lotta politica verso l'eguaglianza degli uomini. È proprio vero che tante cose sono cambiate...

AlphaTauri ode all'italianità

A DIFFERENZA DELLA RB18 "FINTA" QUESTA AT03 QUALCHE PARTICOLARE RILEVANTE ED INTERESSANTE LO MOSTRA E COME. ANDANDO ANCHE BEN AL DI LÀ DEL TRICOLORE PICCOLO SUGLI SPECCHIETTI...

di **Matteo Novembrini**

Il tricolore è piccolo, dipinto sopra il blu opaco degli specchietti, ma c'è. E rivendica un'italianità che a Faenza nessuno ha dimenticato, portandola anzi con orgoglio. Appartenere ormai da tanti anni alla galassia Red Bull non significa scordare o rinnegare le origini, significa ricordarsi da dove si è partiti. Perché poi, quando parli di AlphaTauri, finisce sempre così: ti assale quella nostalgia che ti riporta a quando c'era ancora Gian Carlo Minardi, con la vecchia insegna simbolo di un'epoca. Poi tutto è diventato Toro Rosso, quindi AlphaTauri: ma lo spazio per il tricolore c'è sempre, sulla macchina e nel cuore.

AT03: retrotreno Red Bull

Se Toro Rosso era ufficialmente la scuderia satellite della Red Bull, con il passaggio ad AlphaTauri si è cercato qualcosa di differente. Certo, nei fatti resta la solita solfa: a Faenza devono innanzitutto allevare piloti, poi si vedrà. Ma intanto, il cambio di denominazione non è stato solo marketing, anche se quello c'entra eccome: è la ricerca di una nuova identità, una sorta di concessione in fatto di indipendenza. Nel nome non c'è più diretta discendenza, anche se dal punto di vista strettamente tecnico questa resta ed anzi si rafforza, sfruttando ciò che consente il regolamento 2022 in fatto di collaborazioni. Ecco perché, indirettamente, la nuova AlphaTauri AT03 merita tutti gli sguardi possibili: perché dopo la "falsa" Red Bull RB18, di cui di fatto è stata presentata la livrea e poco altro, può rivelare dettagli interessanti che la ricollegano alla casa madre. Partendo dalla zona anteriore, a Faenza hanno optato per il muso

lungo che arriva direttamente all'estremità dell'ala. Scelta diversa rispetto ad Haas, Aston Martin e McLaren, le tre vetture presentate in ordine cronologico prima della monoposto faentina. Confermato il push rod per quanto riguarda le sospensioni anteriori, il che lascia la MCL36 l'unica, fino ad ora, ad aver intrapreso la strada del pull rod all'anteriore. Con la scuderia di Woking invece l'AlphaTauri condivide la scelta delle linee dell'ala davanti, con un profilo inferiore più basso: questo significa la ricerca di più carico all'avantreno, mentre la Aston Martin AMR22, con il suo profilo rialzato, ha cercato una strada diversa per la gestione dei flussi, nel tentativo di indirizzarli, con quel disegno, nel fondoscocca alla ricerca della generazione del carico dal fondo piatto. Di molto interessante la AT03 rivela geometrie e posizionamento delle bocche dei radiatori: esse sono di forma squadrata e molto avanzate, il che fornisce un indizio sui sistemi di raffreddamento della monoposto, distribuiti maggiormente in lunghezza rispetto al modello 2021. Questa soluzione avvicina la AT03 alla AMR22, e proprio come la monoposto britannica anche quella faentina presenta una paratia esterna prima dell'ingresso del canale Venturi. Se però le due monoposto sono simili per conformazione e posizionamento dei radiatori, diverso è poi il concetto aerodinamico che segue: la Aston Martin ha scelto una filosofia diversa dalle monoposto sin qui presentate, e neanche l'AlphaTauri l'ha seguita; la AT03 si è presentata senza branchie laterali, contrariamente alla Aston Martin (questo però non significa che, nelle gare più calde, non si possano aprire sfoghi), ma soprattutto non ne ha seguito la scelta dei sidepods sollevati verso il retrotreno. In un certo senso pure questa è un'altra strada progettuale, con ingresso delle pance simili per poi differenziarsi tra le due vetture. Al posteriore infatti la strada intrapresa dalla AT03 riprende più quella della McLaren, con un retrotreno che va progressivamente a snellirsi. I faentini, comunque, hanno confermato lo schema pull rod per il gruppo sospensivo posteriore, mentre a Woking hanno ripescato lo schema push rod, una scelta inedita per quanto riguarda gli ultimi anni della F.1. Per concludere, la nuova AlphaTauri si è presentata con un doppio pilone di sostegno nell'ala posteriore. Questa è una primissima, sommaria analisi della AT03, che con tutto il resto della griglia condivide lo stesso destino: essendo all'alba di un nuovo ciclo tecnico, la macchina subirà un processo di sviluppo notevole, il quale la porterà ad essere mol-

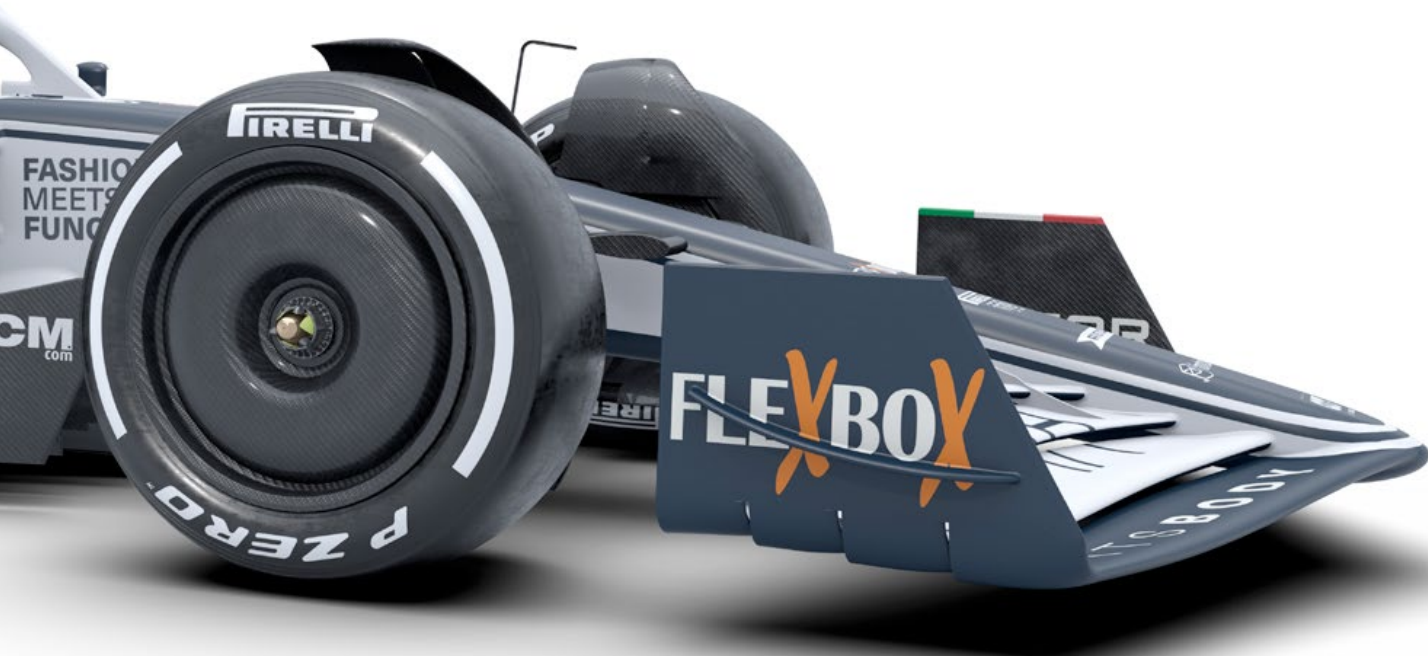
ULTIMA NATA IN CASA A FAENZA
La AT03 è dotata di un retrotreno Red Bull ma per il resto sviluppa a suo modo tratti originali, ad esempio per geometrie e posizionamento delle bocche dei radiatori

to diversa dalla primissima configurazione in cui si è presentata. Già in occasione dei primi test la vettura faentina potrebbe avere soluzioni diverse, con altri elementi che si diversificheranno ancora tra le prove invernali e la prima gara in Bahrain.

LA GRAN SINERGIA CON RED BULL FUNZIONA!
Cambio, sospensione posteriore e impianto frenante derivano direttamente dall'ampia sinergia in atto con Red Bull Technology. Nelle altre aree la AT03 è una monoposto dotata di un suo preciso carattere

Tost e le sfide del 2022

Dalla macchina passano le aspettative della squadra intera, che a sua volta deve fare il meglio per sfruttare in pieno il potenziale del mezzo. È l'ingranaggio della Formula 1, in un circolo vizioso che coinvolge tutti: ingegneri, meccanici, piloti e macchina. Basta che uno di questi elementi salti e salta tutto il fine settimana. Dopo la miglior stagione a Faenza in termini di punti, ben 142 in 22 Gp (con una media di punti per gara un pelo superiore a quella del 2020: da 6,29 a 6,45), la squadra parte con la consapevolezza che un nuovo regolamento significa insidie ma anche opportunità. Motivo per cui la stagione 2022 appare come un grande punto interrogativo: *«È difficile dire adesso* – ha detto il team principal Franz Tost – *quanto cambieranno le gerarchie in pista. Un regolamento tecnico completamente nuovo significa che tutte le squadre hanno dovuto progettare da zero le nuove vetture partendo da un foglio bianco, ed anche se le norme sono stringenti ci può essere sempre qualcuno che ha trovato una soluzione particolare, il che garantirebbe un vantaggio iniziale in termini di prestazioni. I test ci daranno un'idea, ma una fotografia più chiara della situazione l'avremo solo dopo due o tre corse».*

Nella corsa agli sviluppi si dovrà stare attenti al budget cap: *«Penso che il budget cap avrà sicuramente degli effetti, è stato ridotto di altri 5 milioni di dollari e questo dovrebbe fare una differenza. Posso mettere in conto che le grandi squadre avranno ancora un vantaggio, come spesso avviene all'alba di un nuovo ciclo tecnico: fino all'estate scorsa hanno potuto coinvolgere più persone nello studio delle nuove monoposto e questo porta sempre un vantaggio, grazie alla possibilità di fare più ricerche in fase di progettazione e simulazione. Per cui posso aspettarmi che i top team siano ancora davanti, ma magari il distacco sarà più contenuto. Tuttavia, penso che l'effetto completo dell'introduzione del budget cap lo vedremo solamente nel 2023, quando il tetto massimo calerà ulteriormente, ed a quel punto nessuna squadra avrà un netto vantaggio, perché tutti dovranno fare i conti in modo da non sforare. Noi l'anno scorso eravamo lontani dal tetto di spesa, ma queste auto sembrano più costose e per tutti sarà difficile restare dentro i limiti imposti. Ci saranno maggiori difficoltà ma anche la possibilità di avere vetture più vicine da un punto di vista cronometrico».* Sul fronte motoristico, il manager austriaco non è assolutamente preoccupato: *«Non mi aspetto grandi cambiamenti, la Honda ha fatto un lavoro fantastico e spero di avere un motore buono come quello dello scorso anno. Il cambiamento più grande sarà legato al carburante, con la percentuale di biocomponenti che sale al 10%. Questo ha richiesto un po' di indagini e alcune modifiche alla power unit».* Le sfide non saranno solo tecniche, economiche e sportive, ma anche logistiche; in calendario ci sono infatti 23 Gp, troppi per Franz Tost:

«L'anno scorso siamo stati fortunati perché molte gare sono state combattute, ma non può essere sempre così. Per me 23 gare sono il limite assoluto, non da un punto di vista lavorativo ma dello spettacolo: troppi appuntamenti rischiano di far perdere interesse alle persone. Penso che il numero corretto sia tra 18 e 20. La F.1 deve essere un prodotto premium, dovremmo pensare ad un numero di corse inferiore per garantire l'esclusività dell'evento».

Egginton racconta la gestazione della AT03

Un ulteriore approfondimento della nuova monoposto lo ha dato Jody Egginton, direttore tecnico della scuderia. Va ricordato che la gestazione della nuova macchina è stata piuttosto travagliata, perché la progettazione è andata avanti in due spezzoni: questa generazione di auto avrebbe dovuto debuttare nel 2021, ma la pandemia ha imposto lo slittamento del nuovo ciclo tecnico di dodici mesi, il tutto mentre la Federazione, in pieno scoppio della pandemia, aveva bloccato qualsiasi tipo di lavoro sulle nuove monoposto. Così i team hanno lavorato su questi modelli tra la metà del 2019 e la primavera del 2020, prima di poter riprendere in mano gli studi dal 1° gennaio 2021. Lavorare così non è mai facile, ma ormai ci siamo ed anche Eddinton è pronto a vedere in pista la nuova creatura: *«Ricordiamo che abbiamo cominciato a lavorare su questa macchina molto tempo fa, prima di riprendere in mano il lavoro all'inizio del 2021, che però per noi è coinciso con il passaggio alla galleria del vento con un modello del 60% rispetto alle dimensioni reali. Nel frattempo abbiamo dovuto sviluppare la AT02, nata su una scala del 50%, e quindi abbiamo dovuto preparare un modello in scala del 60% anche della macchina dello scorso anno, non essendo consentito un lavoro in parallelo su due gallerie del vento, per darle uno sviluppo. Questo ha comportato un carico di lavoro molto maggiore, ma ormai la decisione sul passaggio in scala del 60% era stata presa».* Alla domanda su quanto spazio ci sia per la fantasia dei progettisti, Egginton ha risposto: *«Essendo un regolamento nuovo c'è molto spazio per sperimentare nuove idee e concetti aerodinamici diversi, ma bisogna stare attenti a non sbagliare strada nello sviluppo. Io sono sicuro che si possano ancora trovare strade differenti , mi aspetto diverse interpretazioni nei test, e questo provocherà discussioni e indagini per avere qualche indicazione su come impostare il piano di sviluppo stagionale».* Ci sarà da capire molto su gomme e power unit, rispettivamente per il passaggio alle 18 pollici e per l'introduzione dei carburanti bio, e le prime risposte le darà solo la pista; in casa AlphaTauri però c'è un'importante carta da giocare, ed è la sinergia con Red Bull Technology: questa consentirà alla AT03 di montare cambio e sospensione posteriore della Red Bull, oltre all'impianto frenante sviluppato insieme. Il tipo di collaborazione con la scuderia madre di Milton Keynes lo ha spiegato lo stesso direttore tecnico: *«Per il 2022 le aree in cui è concessa una sinergia sono al retrotreno: cambio, idraulica e sospensione posteriore, che poi non è un qualcosa di tanto diverso rispetto al passato. Ciò che cambia è che mentre nelle passate stagioni montavamo materiale Red Bull*

vecchio di un anno, stavolta potremo avere le stesse specifiche».

Gasly e Tsunoda, poli opposti

Poi ci saranno loro, i piloti. Pierre Gasly è una certezza, Yuki Tsunoda una scommessa che attende ancora la controprova. Non è sbagliato dire che, per entrambi, possa trattarsi di un'annata decisiva. I malumori di Gasly sono noti: dopo la retrocessione in Toro Rosso nell'estate 2019, il francese ha trovato dentro di sé una forza pazzesca, e dopo aver chiuso bene il mondiale 2019, ha poi vissuto due annate da assoluto protagonista. Gasly rivuole in sedile a Milton Keynes, non fa niente per nasconderlo e si guarda intorno: aspetta solo la chiamata di un top team. Lui vuole che sia la Red Bull, ma se troverà ulteriormente le porte sbarrate si guarderà altrove: facile immaginare che sarà uno degli uomini del mercato 2023. Alla nuova stagione si è preparato presto, dopo essersi rilassato un po' sulle nevi della Svizzera. E alla domanda se reputi il 2022 un anno chiave nella propria carriera, risponde: *«Il mio approccio sarà lo stesso dell'anno scorso. Cercherò di costruire sulle basi del 2021, nel quale abbiamo avuto ottimi risultati, cercando di centrare sempre il massimo risultato che ci consentirà la macchina. Mi piacerebbe poter combattere là davanti, stare regolarmente nelle prime posizioni e magari anche più in alto se la monoposto lo consentirà. Dobbiamo essere pronti ad affrontare ogni situazione, e mentalmente mi sono preparato a qualsiasi scenario. L'anno scorso siamo arrivati vicini al 5° posto tra i Costruttori, sarebbe un risultato grandioso da raggiungere quest'anno».*

IL BOSS E LA MATRICOLA: RIECCO GASLY E TSUNODA

Dopo una stagione caratterizzata da momenti buoni e qualcosa anche di diverso, Gasly, sopra a sinistra, resta confermatissimo come punta di diamante della squadra, che ha ridato fiducia anche Tsunoda, a tratti molto veloce ma indiscutibilmente acerbo al debutto in F.1...

Per Yuki Tsunoda invece c'è la situazione opposta: è lui ad essere in credito con la squadra. Nel 2021 ha debuttato nella stagione peggiore per i rookie, con appena tra giorni di test nel pre-campionato, ma ha poi commesso troppi errori legati a inesperienza e foga. Nell'inverno si è rilassato a casa sua, in Giappone, prima di tornare nella sua nuova dimora, l'Italia, il paese in cui proseguire il suo sogno: *«Rispetto all'anno passato conosco più cose, so cosa devo fare per prepararmi meglio. Conosco i miei punti deboli ed ho l'esperienza del 2021 su cui basarmi. L'anno scorso non mi sono adattato abbastanza in fretta, adesso sento più pressione ma è una pressione positiva, che mi motiva mentre mi alleno. Al simulatore abbiamo già raccolto molti dati, anche se la configurazione della macchina non era completa. Avremo meno carico e lo si sente in alcune curve, ma nel complesso ho avuto buone sensazioni».* ●

Corriere dello Sport STADIO
SEMPLICEMENTE PASSIONE

TUTTOSPORT

"CHiPs"

UNA COLLEZIONE INEDITA IMPERDIBILE

2ª USCITA
E SOLO QUESTA SETTIMANA
IN REGALO
IL COFANETTO*

*Opera in 50 uscite. Uscite successive a € 7,99 oltre il prezzo del quotidiano. Non vendibile separatamente da Corriere dello Sport-Stadio/Tuttosport.
Se non lo trovi in edicola potrai richiederlo all'indirizzo mail chips@corsport.it - chips@tuttosport.com specificando il tuo nome, cognome e gli estremi di un'edicola (località, indirizzo e codice edicola) ove effettuare l'invio.

Attenzione, a tutte le unità!
Tornano gli agenti Jon e Ponch, l'intera serie "CHiPs"
in una collana di DVD tutta da collezionare.
In edicola con il Corriere dello Sport - Stadio e Tuttosport
e con la seconda uscita in regalo il cofanetto contenitore!
Corri in edicola!

Alphaenza è passione & potenza

VIAGGIO DOLCE E FILOSOFICO ALL'INTERNO DELL'IDENTITÀ DI UNA SQUADRA CHE VANTA UNA STORIA STUPENDA, INIZIATA COME MINARDI E DIVENUTA UN ORGANISMO ROMANTICAMENTE MODIFICATO

di **Mario Donnini**

Alpha Tauri, Toro Rosso, European Minardi, Minardi. Varie facce, tanti colori e diversi nomi per dipingere lo stesso soffio di spirito faentino, romagnolo e tremendamente, perdutamente e stupendamente italiano. Gian Carlo Minardi, Gabriele Rumi, Giuseppe Lucchini, Paul Stoddart e Dietrich Mateschitz in quasi trent'anni, ovvero dal 1985, hanno alternato potere, sogni e capitali, ma l'entità resta fondamentalmente la stessa. Quella di una squadra nata, costituita, cresciuta e mantenuta a Faenza, punto.

E in fondo, dalla testa alla coda, cos'è Alpha Tauri se non la cara, onesta e vecchia Minardi, finalmente con qualche soldo in cassa da spendere ma mai da spandere? Di più. L'entità è anche il piccolo team più vincente dell'era moderna - Jordan e BrownGp a parte -, e il solo ad aver portato al successo il motore Ferrari in F.1, su un telaio non costruito a Ma-

la F.1 segnalandosi come una delle entità geneticamente più antiche, stabili, efficienti e allo stesso tempo capaci di mutare, cambiare e potenziarsi, pur restando idealmente fedele allo spirito originario.
In fondo, solo Ferrari, McLaren e Williams ormai possono vantare natali storicamente più antichi e radici ancor più profonde.
E poi, a rendere il tutto ancor più affascinante, c'è questa capacità di sorprendere, perché nei momenti e nei circuiti giusti, quando tutto fila liscio e c'è la possibilità di esprimersi davvero ai massimi, può anche capitare che la prima delle Alpha Tauri dimostri di potere far assai di più della seconda Red Bull, a dimostrazione che il potenziale non è solo quello di uno junior team ma di una vera e propria cellula corsara in grado d'ottenere cose sulla carta impensabili.
Anche perché tre volte sesta nel mondiale Costruttori come miglior risultato, ovvero nel 2008, 2019 e 2021, non è mica per niente male.
Poi, certo, ci sono gli aspetti fonetico-commerciali-strutturali. Il nome AlphaTauri deriva dalla nomenclatura di Bayer "Tauri (Alfa Tauri)" di Aldebaran, stella che si trova nella costellazione del Toro ed ha un colore che tende al rosso (solitamente è considerata arancione): tutte caratteristiche che rendono omaggio al nome della società fondatrice, ovvero la Red Bull caratterizzata dal Toro Rosso medesimo, peraltro primo nome della scuderia nell'era Mateschitz.
E, in particolare, AlphaTauri, come peraltro ampiamente noto, è primieramente il nome di un marchio d'abbigliamento creato dalla Casa madre e avviato addirittura fin dal 2016.
E poi, ma stavolta, v'avviso, si va sul romantico, c'è qualcosa di struggente e stupendo ogni volta all'idea di vedere in pista le AlphaTauri stesse a Imola, per correre o financo solo per svolgere un test. Per inciso, la prima prova stile-provino di Tsunoda, a fine 2020, avvenne proprio sul tracciato che sorge sulle rive del Santerno.
Ed è meraviglioso vedere e pensare a quella monoposto d'un team che fu Minardi girare su una pista gestita da una società della quale lo stesso Gian Carlo è timoniere. Quasi a sottendere quanto possano cambiare nei decenni le storie delle persone e delle strutture, salvo reincontrarsi, sfiorarsi e guardarsi negli occhi riscoprendosi tutti portatori e portatrici della stessa passione del primo giorno.
In fondo Gian Carlo Minardi, la squadra di Faenza e Alpha Tauri non sono altro che organismi più romanticamente che geneticamente modificati, che continuano ad essere portatori sani, sanissimi, dello stesso sogno. E di un tocco reciprocamente inorgogliente di identità stupendamente tricolore, nel complesso mondo del Motorsport.
Per questo, secondo noi e per Voi, Alpha Tauri nel numero di AS di questa settimana - e non certo solo questa volta, ma guardando sia a ritroso che nel futuro tutte le volte che la cosa ci sta - vanta tutti i meriti per stare, quando è giusto che così sia, in copertina. Perché, per dirla alla Mimmo Modugno, penso che un sogno così non ritorni mai più. E in tutti questi anni la squadra faentina coi suoi tanti nomi di battesimo ha saputo e sa volare sulle piste di tutto il mondo portando con sé qualcosa di speciale e dolcissimo. ●

FRANZ TOST CHE RED BOSS!
Plenipotenziario di casa Red Bull a Faenza sin dai tempi di Toro Rosso, Franz Tost rappresenta una solida certezza in veste di team principal della squadra italo-austriaca

ranello. E poi sì, certo, nell'ultimo triennio ha pure cambiato nome - mantenendo lo stesso proprietario -, per mere ragioni pubblicitarie, manco fosse una squadra di basket, però è anche vero che ha subito vinto anche come Alpha Tauri e sempre a Monza. Da Toro Rosso nel 2008 all'inizio del ciclo Vettel e quindi con Gasly nel 2020, a rendere questa favola un che di tremendamente concreto, apprezzato e invidiatissimo da tutto il paddock.
Però, attenzione, non finisce qui. Perché Alpha Tauri vuol dire anche Franz Tost e tutto quello che l'iniezione economica e filosofica Red Bull ha voluto dire e significa nell'organismo faentino.
Razionalità, durezza, animo ruvido, spirito diretto e parlachiaro, ma anche idee precise, agilità, nessuna attitudine al compromesso e risultati che sono e restano sotto gli occhi di tutti.
La verità è che la squadra austro-italiana sta diventando sempre più un caso a parte nella storia del-

Red Bull
F.1 a effetto sòla

TANTO RUMORE PER QUASI NULLA. ALLA FINE DELLA RB18 NON SI VEDE NIENTE PERCHÉ QUELLA MOSTRATA È SOLO UNA SHOW CAR E LA VERA NUOVA MONOPOSTO APPARIRÀ SOLO IL 18 FEBBRAIO

di Alessandro Gargantini

Da un lato, l'attesa di iniziare per lo meno a familiarizzare con la monoposto che avrà il compito di difendere il titolo iridato conquistato lo scorso dicembre a Yas Marina da Max Verstappen e comprendere come il genio di Adrian Newey abbia interpretato il nuovo regolamento tecnico; dall'altro, il timore che la squadra di Milton Keynes avrebbe giocato a nascondino, lasciando intravvedere molto poco della sua nuova arma, la RB18, la cui presentazione era in programma con un evento in streaming alle ore 17. Sin dalle prime immagini, è stato subito evidente il contenuto altamente commerciale dello show, cominciato con la presentazione del nuovo sponsor principiale e concluso, dopo venti minuti di chiacchiere, con l'entrata in scena della nuova monoposto. I timori hanno lasciato il posto a una forte delusione non appena è stata inquadrata la sagoma della nuova vettura inglese, che altro non era che una show car allestita con la livrea Red Bull. Sarebbe stato ingenuo pensare che la squadra che si è aggiudicata il titolo riservato ai Piloti non avrebbe cercato di custodire gelosamente i suoi segreti tecnici fino al primo contatto con la pista, ma spacciare per la presentazione del nuovo modello un evento commerciale incentrato su una monoposto che non vedremo mai in pista ha lasciato a tutti una forte dose di disappunto. Si potevano scegliere soluzioni diverse, utilizzare un modello virtuale o semplicemente limitare l'evento ad una semplice presentazione di piloti e sponsor, che ovviamente non avrebbe avuto il medesimo richiamo. Per conoscere la monoposto della squadra di Milton Keynes che affronterà il prossimo mondiale dovremo quindi attendere il 23 al 25 febbraio a Montmelò. Solo in terra iberica potremmo apprezzare la versione ancora grezza, ma almeno reale, della monoposto definitiva che animerà il prossimo mondiale e che subirà un secondo round di aggiornamenti prima dell'esordio stagionale del venti marzo in Bahrain.

UNA VETTURA SOLO PER SHOW
Ormai più che presentare le nuove monoposto certi top team preferiscono inscenare veri e propri happening di marketing. Con niente da vedere di rilevante e tante parole miste a proclami....

Tanto marketing e poco o nulla della RB18. La comprensibile strategia di Christian Horner è di svelare le sue carte solo quando ci saranno i primi punti stagionali in palio e non concedere alcun vantaggio competitivo ai suoi rivali, ma c'è da chiedersi che senso abbia parlare di presentazione di una nuova monoposto quando al centro del palco si porta tutt'altro e si punta su un cerimoniale che ha soprattutto finalità di marketing. Nei suoi primi diciotto anni di Formula 1, spesso la Red Bull era stata la prima squadra a scendere in pista, ma molto raramente era stata tra le prime nell'ordine delle presentazioni. È consuetudine per questa squadra esporsi all'ultimo

minuto e, a volte, anche oltre. Ricordiamo varie sessioni di preseason test a Barcellona nei quali c'era un flusso continuo alle spalle dei garage della Red Bull di mezzi che portavano nuove componenti da provare. Quasi per giustificarsi su quando diversa sarà la monoposto che esordirà nel prossimo mondiale rispetto a quella esposta durante la presentazione, Horner ha affermato che anche la monoposto utilizzata nel 2021 non è mai stata identica nemmeno in due gran premi consecutivi, ma ha subito continui sviluppi e aggiornamenti. Figuriamoci cosa potrà accadere negli oltre quaranta giorni che separano l'insipida presentazione a quando, finalmente si farà sul serio e non ci si potrà più nascondere

Poco più di un evento civetta

La Red Bull quest'anno è stata, in ordine cronologico, la seconda squadra a svelare la sua nuova monoposto dopo il Team Haas.
Soltanto la compagine diretta da Günther Steiner ha preceduto la compagine inglese, ma questo è ampiamente comprensibile visto che il Team Haas ha cominciato a sviluppare la sua nuova monoposto ben prima di chiunque altro. Al contrario, la Red Bull è stata, insieme alla Mercedes, l'ultima squadra a staccare la spina nel 2021, essendo in piena lotta per il mondiale.
Soltanto dopo la finale di Yas Marina, Christian Horner ed i suoi hanno potuto mettere uno e un

solo grosso obiettivo al centro delle loro priorità. Non avrebbe avuto senso lesinare le forze nella rincorsa al titolo iridato, visto l'occasione di sconfiggere dopo sette stagioni la Mercedes era unica e che la Red Bull aveva largamente dominato la prima parte della stagione. Solo le fortunate circostanze di Imola, quando Hamilton grazie all'interruzione della gara è riuscito a emergere dalle sabbie della Tosa e recuperare fino alla piazza d'onore, la foratura di Verstappen a Baku, il discusso crash di Silverstone e il tamponamento subito dall'olandese al via di Budapest hanno consentito al sette volte iridato di mantenersi in scia al rivale e puntare al colpaccio sul finale. La passata stagione è stata fortemente contrassegnata dal marchio della Red Bull e sarebbe stata un'onta insopportabile per Horner ed i suoi uomini farsi sopravanzare al fotofinish, incassando una mazzata che avrebbe rischiato di influire in maniera devastante sul morale e avere conseguenze negative anche quest'anno. Quest'anno la Red Bull ha voluto anticipare i

SIPARIETTI E TANTI SORRISI

Di buonumore, comprensibilmente ce ne è tanto in casa Red Bull dopo il trionfo di Abu Dhabi. Ecco, a destra, Horner che scherza con Verstappen, il quale, in basso, gioca col compagno di squadra Perez. Anche se, nella foto grande, dell'attesa RB18 ci sono solo la... colorazione e il rendering, in basso

A Barcellona sarà tutta un'altra macchina

La squadra a Stelle e Strisce si presenterà ai test catalani con una monoposto rivisitata rispetto alla presentazione, mentre quella inglese semplicemente con un'altra monoposto. Le similitudini tra la nuova Red Bull RB18 e la show car presentata dalla Formula 1 a Silverstone lo scorso mese di luglio sono molteplici: le bocche di raffreddamento, le pance, il sottoscocca, il cofano motore, il diffusore e l'airbox sono quasi identici. Soltanto l'ala anteriore ed il muso presentano delle differenze. Questo discorso non vale invece per la Haas VF-22, che ha una sua filosofia e specifiche scelte tecniche che risultano molto evidenti. Il muso è rifinito con angoli molto più netti, le prese di raffreddamento più piccole, le pance incassate, il diffusore di dimensioni più ampie e rifinite. La squadra di Kannapolis ci ha mostrato la base sulla quale svilupperà la macchina che scenderà in pista nel prossimo mondiale, mentre la Red Bull ha soltanto alzato fumo snaturando il senso di questo atteso appuntamento. Strategia ed .. economia. A influire sulle scelte operative delle squadre iniziano ad avere un ruolo sempre più determinante i caveat posti dal regolamento finanziario.

L'introduzione del budget cap, che per il 2022 pone un limite di spesa di 140 milioni di dollari americani

tempi della presentazione per lasciarsi alle spalle un evento ufficiale prima di tuffarsi in una vera e propria full immersion, lontano da distrazioni, nelle settimane che precederanno l'inizio del mondiale. L'anticipo della data della presentazione ha creato le condizioni per confezionare un evento civetta che ha gratificato il marketing, annoiato i piloti e irritato i tifosi e gli appassionati che si attendevano dei contenuti maggiormente coerenti con il titolo dell'appuntamento, che appunto recitava la presentazione della monoposto del 2022. La monoposto mostrata in sede di presentazione è parsa, a molti, un clone della show car che la FIA ha presentato la scorsa estate. Quasi l'avessero chiesta in prestito e dipinta nei colori Red Bull per l'occasione. Ben altra cosa è stata la sostanza mostrata dal Team Haas, che ha fornito riferimenti maggiormente in linea con quello che assisteremo nel prossimo mondiale in un evento virtuale, precisando che quanto mostrato rispecchia una fase di sviluppo iniziale che subirà molto evoluzioni.

disincentiva le squadre dal compiere investimenti su eventi che non producono benefici nel corso della stagione. Allestire una monoposto intermedia fatta ad hoc in vista del lancio della nuova vettura avrebbe richiesto uno sforzo economico e umano oneroso. Ogni squadra soppesa ogni singolo euro (o dollaro) prima di commissionare una spesa. Nel caso specifico, sarebbe stato più indicato utilizzare una rappresentazione virtuale avente come oggetto la monoposto che vedremo in azione nel 2022, piuttosto che utilizzare una show car presa in prestito e verniciata. Ma il caso della Red Bull non è destinato ad essere isolato, visto che anche altre squadre hanno acquistato un'auto da esposizione da utilizzare in occasione del lancio della monoposto 2022. Questo rientra nelle attività di marketing e, pertanto, non fa parte del tetto massimo di spesa. Tuttavia, richiede comunque l'impiego di risorse, forza lavoro e consuma parte del poco tempo disponibile per preparare il nuovo mondiale.

Un "non evento" sotto l'aspetto tecnico

Se diverse squadre mutuassero la strategia della Red Bull, l'effetto sarebbe quello di avere macchine fotocopia in sede di presentazione e, di fatto, ridurrebbe il lancio delle nuove monoposto a "non-eventi" sotto l'aspetto tecnico. Il nuovo regolamento tecnico lascia diverse aree nelle quali i tecnici hanno ancora la libertà di dare sfoggio alla propria creatività, come ad esempio l'ala anteriore, il muso, l'ingresso ai radiatori, i tunnel nella zona anteriore del sottoscocca, la parte superiore del pianale nella zona centrale e il cofano motore, sia di profilo che in pianta, come spiegato da Simone Resta in un'intervista concessa ad Autosprint la scorsa settimana. Lo spazio per vedere soluzioni diverse c'è, ma scordiamoci di farlo in sede di presentazioni, utili soprattutto a dare visibilità a nuove partnership e sponsorizzazioni. Non si può comunque affermare che il comporta-

CONFERMARSI E CONSOLIDARSI Il timoniere Horner parla con aspetto volitivo e tante frecce nell'arco, anche se per ora la Red Bull scopre i fini senza mostrare i veri mezzi

mento delle squadre non sia legittimo. Le risorse disponibili sono minori e destinate agli eventi nei quali ci saranno punti (e soldi) in palio. La RB18 mostrata in sede di presentazione ha pochissimo di firma Red Bull, probabilmente nulla, ma questo non intacca il fatto che il genio di Adrian Newey continuerà a sfornare soluzioni innovative, efficaci ed esteticamente accattivanti, che avremo il piacere di contemplare solo quando le monoposto imboccheranno la corsia box per scendere finalmente in pista.

Una questione di approccio

La RB18 mostrata in sede di presentazione ha soltanto i colori della monoposto che parteciperà al prossimo mondiale. Sappiamo bene che, a più di un mese dall'inizio della nuova stagione, le squadre sono ancora ben lontane dall'aver concluso il lavoro di preparazione della nuova monoposto e vogliono tenere al riparo dagli occhi della concorrenza le proprie scelte tecniche. Questa situazione non può che scaturire in un evento nel quale è impossibile apprezzare, se non in forma virtuale e parziale, le sagome della monoposto che prederà parte al nuovo mondiale. Sarebbe però auspicabile chiamare le cose per quello che sono ed evitare di mettere l'etichetta di lancio di nuove vetture ad eventi che sono prettamente utilizzati a fini di commerciali e di marketing. Così facendo, si rischia di abusare della genuina passione degli appassionati e raffreddare ulteriormente il pubblico che sarà tenuto lontano, a differenza che in passato, anche dai preseason test di Barcellona. Non ci sarebbe infatti nulla di male nel presentare squadra, piloti e sponsor e nuovi colori, rimandando il disclosure della nuova vettura al momento in cui scenderà in
pista. Gli stessi piloti, Verstappen in primis, non sono riusciti a esprimere il minimo interesse nell'osservare una monoposto distante anni luce da quella che avranno a disposizione. Un particolare che non è certamente sfuggito a nessuno.

McLaren sogna in grande

LA MCL36 POTREBBE ESSERE DAVVERO LA MONOPOSTO DELLA SVOLTA PER IL TEAM DI WOKING SEMPRE PIÙ IMPEGNATO SUL FRONTE DEL MOTORSPORT. ECCO I PIANI DI BATTAGLIA PER IL 2022

di **Massimo Costa**

È stata una presentazione sobria, ma con classe, quella della McLaren avvenuta venerdì sera nella sede del team, a Woking. Una squadra che tende ad espandersi a vista d'occhio per via dell'impegno sempre più crescente in Indycar e il debutto nel campionato Extreme E. La McLaren soltanto pochi anni fa, per via del difficile rapporto con la Honda, periodo 2015-2017, pareva destinata ad un declino inesorabile, invece con caparbietà ha saputo risollevarsi divenendo nel 2020 la terza forza del mondiale, la quarta nel 2021 dopo un lungo duello con la Ferrari. Merito del suo boss, Zak Brown, che ha una visione decisamente allargata del motorsport e dopo un avvio da team owner non proprio felice, ha via via maturato la giusta esperienza riuscendo mettere le persone giuste nei punti nevralgici come il team principal Andreas Seidl e il direttore tecnico James Key. E rapidamente è arrivato il salto di qualità, l'avvicinamento a quelle posizioni di vertice che neanche un secolo fa erano la normalità per la McLaren. L'accordo con la Mercedes per la fornitura dei motori Mercedes avviato nel 2021 in luogo dei motori Renault (2018-2020), ha portato ulteriore fiducia all'intero ambiente di Woking. E lo scorso anno a Monza è arrivata una clamorosa vittoria con Daniel Ricciardo (con Lando

Norris secondo per una storica doppietta) successo che mancava dal 2012 in casa McLaren quando Jenson Button vinse il GP del Brasile. Sono così 183 le volte che la McLaren ha festeggiato il primo posto in un Gran Premio, la prima fu nel 1968 con lo stesso fondatore Bruce McLaren nel GP del Belgio, poi sono arrivati otto titoli costruttori (l'ultimo nel 1998) e dodici mondiali piloti (l'ultimo con Lewis Hamilton nel 2008). Con il budget cap che ha visto in Brown un fiero sostenitore, e la spinta dei motori Mercedes, binomio che aveva portato al mondiale per due volte Mika Hakkinen e Hamilton un decennio dopo, Brown e Seidl contano di poter cominciare la risalita.

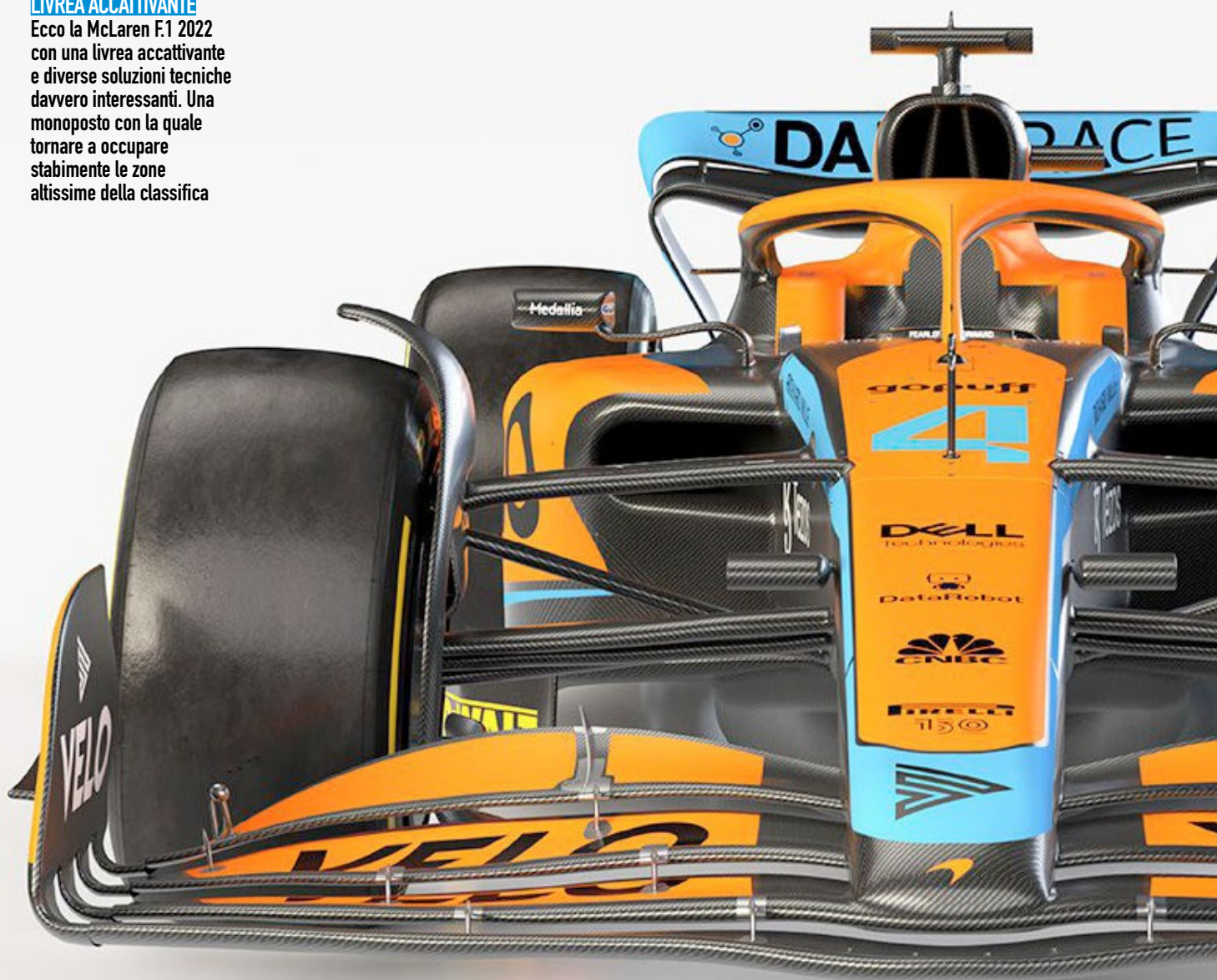
CLASSE E SOBRIETÀ
La McLaren MCL36 è stata presentata venerdì 11 febbraio. Una presentazione sobria ma di classe per il team guidato da Zak Brown

La monoposto della svolta?

La MCL36 sarà la monoposto della svolta? Tutti se lo augurano e i piloti Norris e Ricciardo sono certamente di prima qualità anche se l'australiano è reduce da un 2021 zoppicante nonostante il primo posto di Monza. Il Ricciardo brillante e vincente degli anni trascorsi in Red Bull si era perso nelle due stagioni in Renault (2019-2020), ma certamente la poca competitività del team anglo-francese aveva influito. Con la McLaren, che lo stesso Ricciardo aveva scelto addirittura prima dell'avvio del mondiale 2020 per rimpiazzare Carlos Sainz e creando non poco scompiglio all'interno della Renault, il simpatico Daniel era certo di poter raddrizzare la sua carriera. Ma, almeno lo scorso anno, non è proprio andata così anche se la vittoria di Monza rimane una indubbia perla. Ricciardo ha spesso sofferto Norris, faticando ad adattarsi allo stile di guida della MCL35M e ogni volta che pareva aver superato le difficoltà, ecco che subito dopo ripiombava nell'anonimato. O quasi. La McLaren, pare assurdo dirlo, con Ricciardo ha perso parecchi punti. Norris ne ha incassati 160, l'australiano 115, 45 lunghezze di differenza. Un divario notevole e al quale a Woking non erano più abituati dopo il grande 2020 della coppia Norris-Sainz in cui entrambi ottenevano praticamente sempre gli stessi punteggi permettendo al team di chiudere in terza posizione nella classifica costruttori. Ecco, se Ricciardo avesse avvicinato Norris nella classifica piloti, o fatto anche meglio come avrebbe dovuto, la McLaren si sarebbe nuovamente giocata il terzo posto con la Ferrari fino all'ultimo metro dell'ultima gara. Ma tant'è, per il 2022 le ambizioni rimangono alte e la conferma di Norris fino alla stagione 2025, sottraendolo agli avversari, evidenzia la volontà di puntare a qualcosa di importante e un grande atto di fiducia tra le due parti.

Lando vuol aprire un ciclo vincente

Il giovane Lando è sicuramente un pilota di grandi qualità, parte della generazione dei Max Verstappen, Charles Leclerc, Esteban Ocon, George Rus-

LIVREA ACCATTIVANTE
Ecco la McLaren F.1 2022 con una livrea accattivante e diverse soluzioni tecniche davvero interessanti. Una monoposto con la quale tornare a occupare stabilmente le zone altissime della classifica

sell e da quel che ha saputo mettere in pratica fino ad ora, si può affermare che non ha nulla di meno dei suoi coetanei. Quella tra la McLaren e Norris è una lunga storia iniziata fin da quando il ragazzo campione della Eurocup Renault 2016 con il team Kaufmann è entrato nelle grazie di Brown. Norris lo ha ripagato vincendo il titolo europeo della F3 2017 con il team Carlin e risultando vice campione della F2, sempre con Carlin, nel 2018, battuto da Russell. Nel frattempo, nell'agosto 2017 Norris aveva saggiato per la prima volta la McLaren in una più che positiva giornata di test a Budapest, ripetendosi a fine stagione a Yas Marina. Inevitabile quindi, nel 2018, il debutto in F1. A oggi, il 22enne inglese ha disputato 60 Gran Premi ottenendo una pole a Sochi 2021 e cinque podi: quattro terzi posti (Spielberg 2020, Imola, Montecarlo, Spielberg Monza 2021) e un secondo posto a Monza 2021. *«Ho valutato tutte le opportunità sul tavolo e sono convinto che la scelta di restare sia ancora l'opzione migliore per la mia carriera»*, ha affermato Lando. *«Anche se nel 2022 dovessimo soffrire, nel giro di due o tre anni avremo tutte le carte per puntare al campionato del mondo. I dati che abbiamo sulla nostra McLaren 2022 sono confortanti, ma non sappiamo come hanno lavorato gli altri e a che punto sono. Vedremo, ma credo sia impossibile lottare con Red Bull e Mercedes già quest'anno alla luce delle enormi risorse che hanno come team»*. Norris ha poi parlato della nuova MCL36: *«Quan-*

ALZARE L'ASTICELLA
Dopo la quarta piazza conquistata nel Mondiale Costruttori 2021, impreziosita dalla splendida doppietta firmata da Ricciardo e Norris nel Gp d'Italia a Monza, McLaren vuole alzare ulteriormente l'asticella

do l'ho vista la prima volta sono rimasto molto colpito dalle sue forme, mi parevano strane, quasi non da F1. Non nascondo che ero come a disagio, poi piano piano mi sono abituato a questo design che caratterizzerà tutte le monoposto del mondiale. Al simulatore ho subito notato delle sensibili differenze rispetto alle precedenti vetture, ma sarà la pista ovviamente a darci le prime reali sensazioni. Dove possiamo arrivare? Penso che il terzo o quarto posto deve essere il nostro primo obiettivo, ma fare ancora meglio sarebbe straordinario, chissà cosa potrà accadere. No, non penso che potremmo lottare per il titolo iridato, per quel che mi riguarda mi concentro sulla mia crescita di pilota, per il resto ho piena fiducia nel lavoro degli uomini della squadra, nella direzione tecnica che è stata presa per il futuro».

Ricciardo, obiettivo continuità

Ricciardo con umiltà ha ammesso: *«È stato un lungo ambientamento quello con la McLaren, ma alla fine ho capito la metodologia di lavoro della squadra. Loro sanno cosa voglio io e io so cosa pretendere dalla monoposto. Quando sono arrivato, Lando conosceva già ogni aspetto della MCL35M che era una evoluzione semplice della vettura 2020 e quindi è stato logico che fossi io a dovermi adeguare ad uno stile di guida diverso da quello a cui ero abituato. Ora avremo questa nuova macchina, con i nuovi regolamenti che hanno comportato grandi sforzi da parte dei team. Si comincia da zero e diciamo che si è costruita una monoposto che si avvicina agli stili di guida miei e di Lando. Dovremo arrivare ai test di Barcellona con la mente libera, senza preconcetti particolari su cosa aspettarsi. Dovremo essere aperti al cambiamento, sia dal punto di vista tecnico sia per la guida che sarà richiesta a noi piloti. Per quel che mi riguarda, mi serve ritrovare la continuità che avevo* (non lo dice, ma intende nel periodo Red Bull, ndr), *spero di poter puntare alla vittoria in qualche gara, ma se ne conquisto una e ne sbaglio ventidue, non posso essere felice Il futuro? Con la McLaren ho ancora un paio di anni, non posso certo chiedere un contratto di cinque stagioni, ho pur sempre dieci anni in più di Lando»*, ha concluso Ricciardo, consapevole dall'alto delle sue 32 primavere che il tempo per raggiungere quell'obiettivo che inseguiva in Red Bull, il titolo mondiale, si sta accorciando sempre più.

UNA COPPIA CHE DA TANTE GARANZIE

Con la riconfermata coppia Ricciardo-Norris, la McLaren si appresta a disputare una nuova stagione con la consapevolezza di aver a disposizione un'accoppiata che può davvero far salire in alto il team

Brown «La nuova era è una grande opportunità»

Il team owner Brown ha evidenziato il grande impegno della McLaren su più fronti: *«Per me poter lanciare ben tre programmi sportivi è motivo di grande orgoglio. Formula 1, Indycar, Extreme E sono sfide di altissimo livello in tre campionati ben diversi tra loro, una sfida certamente inedita per la McLaren. Un viaggio incredibile e devo dire che non mi aspettavo di ricevere un così consistente sostegno degli appassionati, che sono tantissimi a voler bene al nostro marchio. Pensate che siamo stati scelti dai fans come la squadra preferita nel Mondiale F.1 del 2021 e in questa particolare classifica siamo al secondo posto nel campionato Indycar. Una cosa estremamente gratificante e che ci ricorda che i nostri tifosi sono al centro di tutto ciò che facciamo. Per quanto concerne la F1, stiamo compiendo grandi progressi anno dopo anno con il team principal Seidl al timone. Questa nuova era di regolamenti rappresenta una grande opportunità per la McLaren e sono certo che la nostra coppia di piloti sia tra le migliori del campionato. Nel 2021 hanno conquistato quattro podi e poi c'è stata la sensazionale vittoria di Daniel a Monza e il secondo posto di Lando, un evento che ha fatto ricordare a tutta la squadra il profumo del successo che era stato dimenticato. Stiamo lavorando sodo da diverso tempo per poter ritrovare la competitività necessaria per combattere ad alto livello, stiamo adeguando le nostre strutture e per il 2024 avremo anche una nuova galleria del vento di alta qualità».* Nel corso della presentazione, c'è stato il collegamento con i piloti del team McLaren Indycar. Pato O'Ward, messicano, ha avuto la possibilità di provare nei test dello scorso dicembre a Yas Marina, la McLaren F.1 e non si è comportato affatto male. Nella Indycar, O'Ward è legato al team di Brown dal 2020 e lo scorso anno ha conquistato un notevole terzo posto finale nella classifica generale (due le vittorie) dopo la quarta piazza ottenuta nel 2020, l'anno del debutto nella categoria. L'altro pilota, confermato, è Felix Rosenqvist, svedese vecchia conoscenza nelle gare in Europa, campione della F3 nel 2015 con la italiana Prema, poi una carriera che lo ha portato in Giappone e infine negli USA passando anche per la Formula E. Lo scorso anno, anche per via di un incidente a Detroit, non ha particolarmente brillato, ma è atteso per il 2022 a un campionato Indycar di alto livello come già dimostrato nel 2019 e 2020 con il team Ganassi.

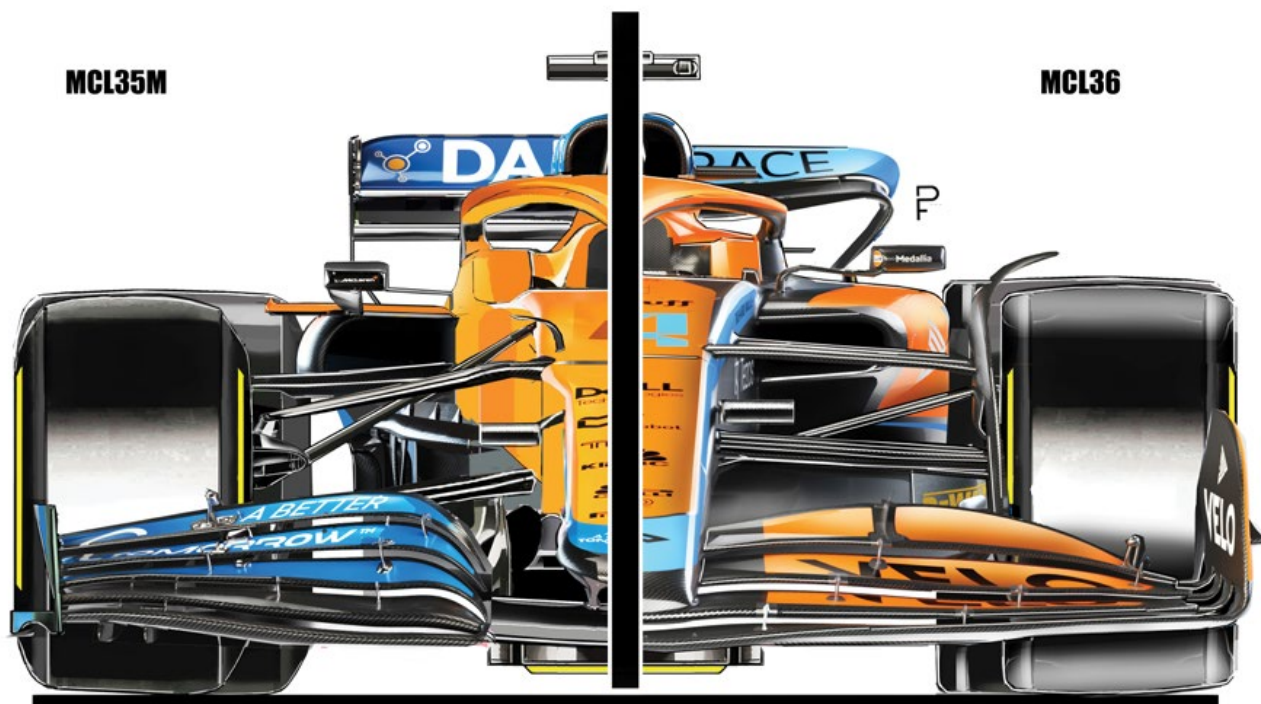
McLaren davvero ovunque

Infine, il progetto Extreme E, unica squadra di F.1 a essere presente in questa serie. Brown ha più volte spiegato che *«Dal momento in cui è stato annunciato il progetto Extreme E, abbiamo seguito da vicino i progressi della serie. La nostra attenzione è stata immediatamente attirata dal formato, in particolare la capacità che ci dà di accelerare e promuovere la nostra strategia di sostenibilità. Condividiamo le stesse priorità di riduzione delle emissioni di carbonio, riduzione dei rifiuti, diversità e uguaglianza. Allo stesso tempo, ci permetterà di raggiungere un nuovo pubblico con un formato di gara innovativo, di connetterci con una nuova generazione di fan attraverso contenuti serviti attraverso una varietà di canali e di fornire ai partner una piattaforma di competizione positiva e potente. Fin dall'inizio, McLaren è sempre stata all'avanguardia e non ha mai avuto paura di superare nuovi confini. Questa nuova impresa è fedele alle nostre radici. L'Extreme E sta aprendo un nuovo terreno nel motorsport affrontando alcune delle più grandi sfide del nostro mondo, presente e futuro. Mentre la Formula 1 rimarrà sempre al centro del nostro mondo, come Indycar ed esports, il nostro ingresso in Extreme E è additivo al franchising McLaren Racing e completerà e aiuterà a sostenere tutti i nostri programmi».* Ma Brown non si ferma qui. Sembra sempre più vicino un ingresso nella Formula E mentre si parla anche di un progetto Hypercar per il campionato WEC.

STAFFETTA RUN4ROME.
LA TUA FORZA
È LA FORZA DEL TEAM
27 MARZO 2022
Run Rome The Marathon ti invita a partecipare alla nuova staffetta Run4Rome per emozionarti e divertirti. Forma la tua squadra di 4 amici, colleghi o parenti e corri nello splendido percorso della maratona di Roma suddiviso in 4 frazioni da circa 10 km ciascuna. A vincere sarà il divertimento e la solidarietà perché potrai iscriverti solo attraverso una delle organizzazioni no profit.
Partecipa con il tuo team,
iscrivendoti con una delle seguenti onlus:
Rotary Distretto 2080
Operation Smile
Sport Senza Frontiere
Sport City
AIRC
acea
Iscriviti subito su
runromethemarathon.com/staffetta
RUN ROME
acea THE MARATHON
ROMA CAPITALE
TECHNICAL SPONSOR
Joma
MAIN SPONSOR
NAMEDSPORT SUPERFOOD
MASSIGEN
OFFICIAL TIMEKEEPER
MAURICE LACROIX
OFFICIAL RADIO
105
OFFICIAL SPONSOR
FALOMO
SanBenedetto
OFFICIAL SUPPLIER
Dole
gima
GLOBO
powered by
infront
Corriere dello Sport
REGIONE LAZIO
ROMA
Circularity
atletica italiana
BMW BERLIN MARATHON

di Paolo Filisetti

McLaren evoluzione della specie

LA SQUADRA ORANGE-PAPAYA NON SMETTE DI CRESCERE E DI TENTARE IL TUTTO PER TUTTO PER TORNARE A BATTERSI AL TOP. ECCO COME HA INTERPRETATO LA RIVOLUZIONE IN ATTO

QUESTO IL CONFRONTO FRONTALE TRA MCL35M E MCL36

SI NOTA DA SUBITO, IL DIVERSO ANDAMENTO DELL'ALA CON LA POSIZIONE BASSA ED ARRETRATA DEL MUSETTO POSTO A LIVELLO DEL SECONDO ELEMENTO COME SULLA ASTON MARTIN. IL PROFILO DELL'ALA PERÒ IN QUESTO CASO PRESENTA UN CUCCHIAIO CENTRALE, CON LE SEMIALI SOLLEVATE RISPETTO ALLA SEZIONE CENTRALE. SPICCA LO SCHEMA DELLA SOSPENSIONE ANTERIORE PULL ROD RISPETTO AL PUSH ROD DELLO SCORSO ANNO. LE IMBOCCATURE DELLE FIANCATE SONO ORIZZONTALI, OBLUNGHE, PIUTTOSTO SIMILI ALLA VETTURA PRECEDENTE. INTERESSANTE NOTARE COME LE PRESE D'ARIA DEI FRENI SIANO DELLE SEMPLICI PALPEBRE NEGLI AMPI SCHERMI RICURVI ALL'INTERNO DELLE RUOTE ANTERIORI.

La **McLaren MCL36**, presentata un giorno dopo la Aston Martin, ha permesso di vedere espressi dei concetti ancora più interessanti di quelli visti sulla AMR22. La MCL36, infatti, ha mostrato soprattutto una grandissima cura nei dettagli. L'ala anteriore: presenta una sorta di analogia con quella Aston Martin con il muso che non termina all'altezza del bordo di ingresso dell'ala anteriore, bensì è collegato a livello del secondo elemento. In questo caso abbiamo però una conformazione dell'ala quasi opposta con un'ala caratterizzata da un cucchiaio centrale, quindi la parte centrale più bassa con le semiali sollevate rispetto ad essa. Sappiamo da nostre fonti che sono previste sue evoluzioni che saranno provate in occasione dei test di Barcellona.

I suoi profili sono estremamente particolari: soprattutto nella zona di giunzione tra le paratie e i profili stessi c'è una sorta di scalino per incrementare l'effetto outwash. Nei successivi sviluppi diventerà sempre più estrema per cercare di sfruttare il vortice Y250, che si genera nella sezione centrale dell'ala e che doveva essere bandito nelle intenzioni della FIA, poiché alla base di quella scia estremamente turbolenta che impediva di avere delle vetture che si seguissero a distanza ravvicinata. Passando oltre colpisce la presenza all'anteriore della sospensione pull rod. È un ritorno dopo parecchi anni: l'ultima McLaren ad averla adottata è stata la McLaren MP4/28 disegnata da Paddy Lowe. James Key, in questo modo, ha spostato in basso le masse (ammortizzatori e

PUSH ROD E MULTI LINK AL RETROTRENO

MOLTO INTERESSANTE L'ADOZIONE DELLO SCHEMA PUSH ROD AL POSTERIORE, CON GLI ELEMENTI INTERNI DELLA SOSPENSIONE POSIZIONATI IN ALTO, PER LIBERARE IN ALTEZZA L'AREA DI SVILUPPO VERTICALE DEL DIFFUSORE. ALTRETTANTO DEGNA DI NOTA L'ADOZIONE DI UN MULTI LINK (COSÌ PARE) SUPERIORE AL POSTO DEL TRADIZIONALE TRIANGOLO.

SCOPRIAMO LA MICRO-AERODINAMICA A LIVELLO DEL COCKPIT

INTERESSANTE LA PRESENZA DI PICCOLI DEFLETTORI VERTICALI AI LATI DELL'ABITACOLO ALL'ALTEZZA DEI SUPPORTI DEGLI SPECCHIETTI. SI NOTA POI ALLA BASE DELL'HALO LA PRESENZA DI UN PROFILO ORIZZONTALE PER LATO, CON LA FUNZIONE DI INDIRIZZARE VERSO LA BEAM WING POSTERIORE IL FLUSSO D'ARIA.

ECCO UN DETTAGLIO DELLO SCALINO PER INCREMENTARE L'EFFETTO OUT WASH PRESSO L'ALA ANTERIORE

MOLTO INTERESSANTE LA PRESENZA NELLA ZONA DI COLLEGAMENTO TRA I PROFILI E LE PARATIE DELL'ALA ANTERIORE, DI UNO SCALINO CON LA FUNZIONE DI GENERATORE DI VORTICI CHE INCREMENTANO L'EFFETTO OUT WASH IN QUESTA ZONA.

barre di torsione). Si nota anche la posizione della scatola dello sterzo anch'essa abbassata a cui corrisponde in basso, il tirante. Tutte le masse sono state così collocate per garantire una maggiore maneggevolezza dell'avantreno. Ricordiamo che, con l'incremento di peso di 42 kg rispetto alle monoposto del 2021, queste vetture siano diventate meno agili nel misto e quindi, avere un avantreno che possa inserirsi in curva in maniera più precisa, potrebbe costituire un vantaggio. Ma è nella zona delle fiancate dove si notano delle differenze peculiari rispetto alla Aston Martin alle imboccature che, in questo caso, sono ovoidali, poste sempre in alto e di forma abbastanza analoga a quelle della monoposto dell'anno scorso. Come sulla Aston Martin, sono estese sino all'altezza della centina anteriore dell'abitacolo ma hanno uno sviluppo completamente diverso per quello che sono i loro volumi. Mentre sulla AMR22 hanno una sezione piuttosto larga, che si estende così sino al retrotreno, quelle della MCL36 hanno il loro volume massimo nella zona anteriore e si stringono fortemente al retrotreno, seguendo lo stesso principio della monoposto dell'anno scorso. Confrontandole, nonostante quelle attuali siano più lunghe, l'andamento verso il posteriore è piuttosto simile, molto stretto. Quasi una via di mezzo tra il render della Haas (che mostrava pance ancora più scavate) e la AMR22. L'airscope, non è sostanzialmente mutato da quello dello scorso anno. Ha le stesse caratteristiche funzionali necessarie per il corretto funzionamento e la corretta gestione dei flussi doretti agli scambiatori di calore all'interno del cofano che copre la Power Unit Mercedes. Al retrotreno troviamo un'altra novità. Nonostante le immagini fornite dal team, volutamente tendano a celare molto, si nota la presenza dello schema push rod, quindi a puntone di reazione. Gli organi interni della sospensione sono posti in alto e non in basso, per lasciare maggiore spazio in altezza all'estrattore, di cui non è stato possibile al momento vedere il disegno. Si percepisce però che, a livello di ancoraggio della sospensione sul portamozzo, nella parte superiore possa essere presente, invece che un classico triangolo, un multi link a quattro punti di ancoraggio, come quello della Red Bull dello scorso anno; che però, era collegato alla parte inferiore del portamozzo. È evidente che, con volumi del diffusore diversi, sia più importante pulire aerodinamicamente la zona inferiore dei canali che si estendono sino al profilo inferiore dell'ala posteriore. Per quanto riguarda l'ala, almeno quella della presentazione era caratterizzata da un profilo a cucchiaio molto accentuato. Si nota che il beam wing, il profilo inferiore di questa ala, era dotato di flap quindi sostanzialmente è biplano. Si nota come James Key ha studiato in maniera approfondita il regolamento e quindi le linee che sono state ottenute sono quelle di una monoposto che cede poco al compromesso, anzi, è più radicale di quello che si può percepire a prima vista. Si notano già elementi di micro aerodinamica, delle piccole alettine e piccoli deflettori verticali ai lati dell'abitacolo, nella zona dove sono presenti i supporti curvi degli specchietti retrovisori; inoltre due pinne orizzontali alla base dell'halo, ovviamente per indirizzare verso la parte posteriore i flussi.

Aston Martin bella e spumeggiante

MUSO CORTO E PIATTO E PANCE LATERALI INTERESSANTI QUANTO ORIGINALI PER FARE LAVORARE MEGLIO I FLUSSI. LA AMR22 VANTA UN PIGLIO DAVVERO ORIGINALE E SOLUZIONI DEGNE DI PLAUSO

Di Matteo Novembrini

BRITISH GREEN MERAVIGLIOSO
Nel suo verde-corsa alla britannica, la Aston Martin è sempre più bella ed elegante. La AMR22 inoltre si propone anche di segnare, finalmente, un atteso salto di qualità per il team

Da un po' di tempo a questa parte, cioè da quando Fernando Alonso è tornato in Formula Uno, sui media spagnoli non si fa altro che parlare di "El Plan". Traduzione immediata, ovvero "il piano". Quello che Nando ha programmato per il suo ultimo scampolo di carriera nel Circus. Solo che Fernando non è l'unico a fare piani: in F.1 li fanno un po' tutti, perché è un mondo in cui tutto si organizza e niente si improvvisa. Tra questi, uno che non lascia niente al caso è Lawrence Stroll. Il quale dopo aver riportato l'Aston Martin nelle corse, adesso vuole portarla al vertice.
Tra spagnolo ed inglese basta cambiare l'articolo determinativo: e così "El Plan" diventa "The Plan". Quello di Fernando prevede due, forse tre anni; quello dell'Aston Martin invece ne mette in conto cinque. Lo spagnolo non può certo permettersi di avere la pazienza di Stroll senior: ha già compiuto 40 anni, va per i 41 e per quanto spirito e fisico sembrino quelli di un ragazzino, alla lunga il peso dell'età si farà sentire. Lawrence Stroll invece non ha tutta questa fretta, e lo ha ribadito nel dare il benvenuto alla nuova Aston Martin AMR22. In un certo senso, la prima macchina della nuova era: è arrivata dopo la Haas VF-22 e la Red Bull RB18, ma è stata l'unica a mostrare qualcosa di originale; è stata una prima, vera elaborazione del regolamento tecnico 2022.

AMR22: pance e retrotreno interessanti

Prima coperta con la bandiera dell'Union Jack, poi via tutto, a mostrare quella livrea very british, ovvero tutta verde ed oggi arricchita da qualche spruzzata di giallo. C'era fame di auto vere e non di showcar, e per fortuna la nuova AMR22 ha offerto qualche soluzione interessante insieme ad un dubbio iniziale; dai render diffusi qualcosa non tornava sulle sospensioni anteriori, con l'assenza di qualche elemento sul lato destro della vettura, ma il modello fisico ha poi chiarito: errore in grafica e push rod nella realtà, come evidenziato dallo shakedown il giorno successivo alla presentazione. Di intrigante la macchina ha fatto vedere un muso diverso dal prototipo presentato da Liberty Media nel Gp di Gran Bretagna 2021: la concept car mostrava un muso stondato e spiovente (a cui la "falsa" RB18 si è avvicinata molto di più), mentre la AMR22 ha scelto la via del muso corto e piatto, che non sporge dall'alettone anteriore. Tutta la zona anteriore della monoposto ha presentato forme meno morbide, come nelle pance, che presentano linee interessanti per far lavorare al meglio i flussi: la bocca d'ingresso dei radiatori ha una sezione molto limitata con un contorno squadrato. Una scelta differente, dunque, da Haas e Red Bull: la prima presentava la forma a "D", mentre la macchina del campione in carica Verstappen presentava una soluzione molto più tradizionale e simile al prototipo della scorsa estate. Numerose le branchie lungo la carrozzeria, per un retrotreno che, se confrontato con quello della Haas nella vista dall'alto, rivela un lavoro completamente differente: la VF-22 tende a stringersi in maniera costante, mentre la AMR22 appare più "bombata", per una distribuzione degli ingombri agli antipodi rispetto al modello americano, prima di chiudersi improvvisamente nella parte terminale intorno al cambio. Osservare queste due macchine da questo punto di vista è molto interessante, perché potrebbero svelare differenze progettuali tra chi monta i motori Ferrari, come la Haas, e chi invece è equipaggiato Mercedes, come la squadra di Vettel e Stroll. Sempre nella zona del posteriore, da segnalare il rigonfiamento per ospitare il plenum della power unit Mercedes. Ovviamente, trattasi di analisi sommaria: le vetture cambieranno molto nei test, durante i quali comincerà un incessante programma di sviluppo per tutti i team che porterà a vetture profondamente riviste nel corso dell'anno rispetto alle prime immagini che abbiamo potuto apprezzare.

Parla Andrew Green

Una bella visione d'insieme l'ha data Andrew Green, l'ingegnere britannico, oggi direttore tecnico della squadra, che nella sede di Silverstone ha vissuto tutte le epoche: c'era già quando la vecchia Jordan si preparava a sbarcare nel Circus, all'alba degli anni '90. «*Penso che quello del 2022* - ha detto Green - *sia probabilmente il cambiamento più significativo mai introdotto a livello telaistico. Siamo di fronte ad un cambio radicale, non solo nel modo in cui sono scritte le regole ma anche nel modo in cui vengono applicate. Penso al concetto dell'effetto suolo e tutte le altre novità. Dal progetto 2021 a quello del 2022 non c'è stato quasi niente che ci siamo potuti portare dietro, e credo sia stato l'inverno più duro di sempre. Prima avevamo dimensioni definite, entro le quali potevamo in teoria progettare liberamente, mentre adesso abbiamo aree predefinite con le quali lavorare. Il margine di scostamento concesso da questi regolamenti è stato enormemente ridotto rispetto al passato e per questo penso che le squadre andranno verso una convergenza in maniera relativamente veloce*». Poi l'ingegnere britannico ha spiegato, in parole semplici, un concetto che in realtà è uno dei punti focali per la prestazione nel 2022: «*Trattandosi di una vettura a effetto suolo, la vicinanza all'asfalto è cruciale. Più basso riesci ad andare e prestazioni migliori otterrai. È un qualcosa che si raggiunge con la messa a punto, e credo finiremo ad avere macchine piuttosto rigide. Anche la sospensione sarà rigida, nulla si muoverà, e questo darà in mano ai piloti qualcosa di simile ai kart*». Le incognite erano e restano tantissime, perché c'è un regolamento tutto da esplorare, non solo in fase di progettazione ma anche di sviluppo: «*Nessuno ha tutte le risposte per trarre il massimo dalle nuove normative* - ha proseguito Green -, *quindi si tratta di evitare vicoli ciechi nello sviluppo, e questo è stato il messaggio chiave per il nostro team di progettazione. Questa AMR22 è solo la prima forma nata in base alle nuove regole, ma subirà uno sviluppo notevole nei prossimi mesi, a mano a mano che ne comprenderemo ogni aspetto. Tutto ciò operando secondo le nuove normative sui limiti dei costi e le maggiori restrizioni che abbiamo sullo sviluppo aerodinamico*».

Piano di cinque anni per arrivare al titolo

La AMR22 si inserisce come secondo gradino del piano quinquennale voluto da Lawrence Stroll, ma da un certo punto di vista rappresenta il primo passo sul lato strettamente tecnico. Questo perché il 2021 è stato un anno molto particolare, la cui valenza è stata relativa per la vecchia Force India: appurate le difficoltà sulla AMR21, non aveva molto senso insistere su un progetto figlio di un ciclo tecnico ormai al termine. Molto più importante per la ex Racing Point sono stati gli interventi all'interno della squadra, che ha vissuto un anno di transizione in pista ma significativo per quanto riguarda i cambiamenti nella struttura del team. In questi mesi la campagna acquisti da parte di Stroll senior è stata rimarchevole, con un ampliamento della squadra e soprattutto il rifacimento del quartier generale che si affaccia sul circuito di Silverstone, il quale entrerà in funzione il prossimo anno. L'Aston Martin dunque non sta lasciando niente al caso, con investimenti notevoli e ripercussioni immediate dal punto di vista del marketing: infatti al fianco di Cognizant da quest'anno sulle vetture di Vettel e Stroll junior comparirà anche lo sponsor Aramco, tra le più grandi compagnie petrolifere al mondo. C'è dunque un gran potenziale nel team del Northamptonshire, ma serve tempo per mettere insieme tutto e raccogliere i frutti di un ingranaggio ancora in via di formazione: per questo Lawrence Stroll non pensa di essere pronto a vincere subito, sebbene una rivoluzione regolamentare nasconda sempre insidie ma anche opportunità. Portare a casa un successo di tappa nel 2022 rappresenterebbe un'iniezione di fiducia e soprattutto un ritorno di immagine incredibile per il marchio britannico.

> **RISPETTO ALL'ANNO SCORSO, NON CI SIAMO PORTATI DIETRO QUASI NIENTE. SUL PIANO TELAISTICO QUESTA STAGIONE SANCISCE IL PIÙ GRANDE CAMBIAMENTO NELL'ERA MODERNA DELLA F.1**
>
> ANDREW GREEN

Cambia anche l'azienda

Il lavoro di Stroll infatti non riguarda solo la scuderia di Formula Uno, ma anche l'azienda sul piano industriale e commerciale. L'ultimo ad aver accettato la sfida è stato l'ex team principal della Ferrari, Marco Mattiacci. Il manager romano, classe 1970, è solo l'ultima pedina che è andata a rinforzare l'organigramma della casa automobilistica, assumendo il ruolo di Global Chief Brand and Commercial Officer dell'azienda, vale a dire responsabile commerciale a capo delle attività del marchio. Prima di lui avevano lasciato Gaydon l'amministratore delegato delle operazioni speciali David King, il direttore delle operazioni Q (reparto che si occupa delle personalizzazioni) Simon Lane e il presidente globale del Regno Unito e del Sud Africa Phil Eaglesfield. Segno di una rifondazione, piuttosto che di un rinnovamento.

NON SOLO F.1: PER L'AZIENDA C'È PURE L'EX FERRARISTA MATTIACCI
A dar man forte all'Aston Martin ora c'è pure, sul piano commerciale, per il settore produzione, l'ex Ferrarista Mattiacci, sotto. A sinistra e in basso, altre immagini della AMR22 con i suoi piloti Vettel e Stroll

Maratona di gare ma poco sprint

IL CALENDARIO DEL PROSSIMO CAMPIONATO SARÀ IL PIÙ LUNGO DI SEMPRE CON BEN VENTITRÉ GARE IN PROGRAMMA. E PER I MINI-GP DEL SABATO, SI RESTA FERMI A UN LIMITE MASSIMO DI TRE CORSE

di Alessandro Gargantini

AFFINAMENTI SENZA RIVOLUZIONI Se sul piano del regolamento tecnico la rivoluzione è evidente, sul piano della struttura del calendario le novità ci sono ma non segnano colpi di scena, pur portando a 23 il numero complessivo dei Gp. Ciò è comunque un record, tale da mettere sotto sforzo ancor più tutto il paddock F.1, sopra

Il calendario più lungo di sempre, con un massimo di tre corse Sprint e importanti cambiamenti al format che sacrifica la giornata di giovedì. Perché il limite massimo di tre corse Sprint nel 2022 è un'occasione persa per tutti, come si è arrivati allo scontro e come la situazione potrebbe essere risolta in vista del 2023. Intanto è arrivato il dettaglio del nuovo format dei fine settimana di gara, concentrati in tre giorni, che inizieranno nel primo pomeriggio del venerdì per racchiudere nella mattinata le attività stampa del giovedì. Una delle grosse novità dello scorso mondiale è stata l'introduzione della corsa Sprint del sabato. Una variante al classico programma da capire e valutare da parte di tutto il sistema, che ha suscitato opinioni contrastanti. A Silverstone e Interlagos abbiamo avuto uno spettacolo di buon livello, mentre a Monza un po' meno. Ma, nel complesso, non si può certamente parlare di una bocciatura per un esperimento che ha certamente contribuito a portare più gente in autodromo nel corso del fine settimana, in maniera eclatante nel Gran Premio di Gran Bretagna, e garantire una maggiore esposizione alla serie regina del Motorsport. Negli scorsi mesi si era parlato molto di un'esperienza da ripetere, magari aumentando il numero di eventi coinvolti fino a nove. L'iniziativa non è però andata a buon fine per motivi prettamente economici. Non si arriverà al numero ipotizzato e non ci sarà alcun aumento, visto che resteranno tre i Gp che avranno l'antipasto del sabato.

I top team chiedono un indennizzo per le Sprint

Le squadre di vertice hanno chiesto un aumento del tetto massimo di spesa previsto dal budget cap per fronteggiare le corse del sabato, ma i team di dimensioni minori hanno detto no.
I top team non hanno ritenuto sufficiente l'aumento delle entrate economiche dovute alle corse aggiuntive, ma si sono arroccate sulla richiesta di un indennizzo ad hoc, che le squadre piccole hanno osteggiato.
A sette delle dieci squadre del mondiale sarebbe bastato l'aumento degli incassi per giustificare le corse aggiuntive, mentre i tre top-team hanno chiesto per loro un aumento al limite del budget di 2,65 milioni di dollari americani per compensare l'aumento delle spese.

Una richiesta considerata... ingiustificata

L'esperienza del 2021, secondo squadre come la McLaren, indica che raramente nella corsa del sabato le squadre hanno subito danni tali da giustificare la richiesta. Anzi, le evidenze testimoniano il contrario. Zak Brown ha criticato pesantemente le squadre maggiore, che cercano soprattutto di conservare un vantaggio competitivo. In effetti, solo Gasly nella corsa breve di Monza ha subito danni di una certa entità.
La McLaren si è chiusa ermeticamente alla eventualità che venisse ritoccato a chiunque il limite di spesa del budget cap, mentre non ha trovato unanimi consensi la proposta del Team Haas di avere per tutti i team un aumento al tetto di spesa di 2,65 milioni. Non c'è più lo spazio per riaprire la trattativa, visto che i team sono stati informati negli scorsi giorni che ci sarà un massimo di tre Sprint Race nel 2022, un numero che potrebbe dunque scendere ma non aumentare. Non è stato ancora discusso quali saranno i Gran Premi nei quali è prevista la corsa del sabato.

Un massimo di tre corse Sprint nel 2022

Il numero massimo di tre corse sprint è stato approvato nel regolamento sportivo. Ora servirebbe il voto favorevole di almeno otto team per cambiare lo status quo e far salire il numero di corse del sabato, ma l'obiettivo non è percorribile dati i due fronti che si sono creati. Per il 2023, la Formula 1 vorrebbe anticipare la votazione con grande anticipo, dal momento che sarebbe necessaria la maggioranza semplice, sei voti su dieci, per decidere. Rinunciare alle corse Sprint, significherebbe per la Formula 1, i Team e gli autodromi sacrificare parte delle entrate aggiuntive. Secondo i piani originali, il primo evento Sprint avrebbe dovuto svolgersi già all'inizio della stagione in Bahrain. L'organizzatore avrebbe messo soldi extra sul tavolo per l'attrazione aggiuntiva. Soldi che ora sono persi anche per tutte le squadre. Ecco perché un voto anticipato in ottica 2023 con un quorum di sei team potrebbe sbloccare la situazione nella direzione di attuare un aumento del budget cap per tutti.

Correttivi comunque necessari

In aggiunta al numero di eventi ai quali abbinare la corsa del sabato servirebbe ripensare alcuni ingredienti alla luce dell'esperienza acquisita in modo da confezionare un prodotto ancora più mirato. Si è parlato tanto di uno svilimento del ruolo delle qualifiche e della eventualità di incrementare il punteggio associato alla Sprint Race, che ora prevede solo tre punti per il vincitore, per rendere degli eventi a sé stanti, che offrono un adeguato punteggio e che non incidono sulle dinamiche del Gran Premio. Di fatto la corsa del sabato non sarebbe qualcosa che si inserisce, ma che si somma a quanto già previsto nei fine settimana di gara.

Il calendario più lungo di sempre

Il calendario di F.1 2022 sarà il più lungo di sempre con 23 Gran Premi, a partire dal 20 marzo in Bahrain e terminando esattamente otto mesi dopo, il 20 novembre ad Abu Dhabi. È in fase di implementazione il piano di ridurre i fine settimana di gara a tre giorni, spostando le attività con la stampa al venerdì mattina.
Le FP1 si sposteranno primo pomeriggio, tra le 13:00 e le 14:00, mentre le FP2 sono previste alle ore 17:00 locali in almeno la metà dei weekend. Nella giornata di sabato, tutto si sposta in avanti, ma di una sola ora, con le FP3 alle 13:00 e le qualifiche alle 16:00, con un impatto nell'orario di svolgimento delle corse di F2 e F3. Non è invece previsto alcun cambiamento drammatico degli orari di inizio della gara di domenica alle 15:00 locali per gli appuntamenti europei.
Il programma dettagliato del 2022 non ha fornito ulteriori dettagli sull'esperimento sprint della F.1, che è destinato a continuare dopo un debutto di tre gare nel 2021. ●

DTM 2022 arrivano i nostri

RAFFAELE MARCIELLO E MIRKO BORTOLOTTI SARANNO AL VIA DELLA SERIE CHE SCATTA AD APRILE CON I TEST COLLETTIVI AD HOCKENHEIM. TANTE NOVITÀ IN ARRIVO. GUERRA APERTA AI TEAM ORDERS

di **Alessandro Gargantini**

Il circus del DTM si sta preparando ad affrontare una nuova stagione che presenterà un chiaro aumento del livello qualitativo delle forze in campo, con molto tricolore presente. A motori ancora spenti, all'interno del circus del DTM fervono i lavori di preparazione in vista della nuova stagione, che si aprirà con i test collettivi di inizio aprile a Hockenheim. Berger e i suoi uomini stanno lavorando con l'obiettivo di stabilizzare e rafforzare la categoria, che esce dalla prima stagione affrontata con il regolamento GT3, e focalizzarsi sulle aree di miglioramento individuate al termine dello scorso campionato. Sotto questo punto di vista, la finale di Norimberga ha fornito diversi compiti da svolgere nei mesi invernali. Sul tracciato cittadino bavarese abbiamo assistito a due manche in stile rodeo, nelle quali l'eccesso di agonismo e i giochi di squadra hanno prevalso sullo sport e rischiato di intaccare l'immagine di una categoria di indiscutibile successo che è riuscita a gestire brillantemente un drastico cambiamento regolamentare. Il DTM è riuscito è ritagliarsi uno spazio importante tra le diverse categorie disputate con il regolamento GT3, ponendo le basi per un ulteriore crescita. Ma l'inatteso finale di stagione ha posto la necessità di una riflessione ed un intervento sotto l'aspetto regolamentare e, se vogliamo, etico. Per quel che invece concerne le squadre, ci si attende un cambio di casacca del Meister Götz all'interno del mondo della Mercedes che, secondo voci che abbiamo raccolto direttamente in Germania, si appresterebbe ad accogliere all'interno del suo squadrone il nostro Raffaele Marciello. Il driver di Caslano potrebbe debuttare nel team HRT di Hubert Haupt, mentre il campione in carica è atteso dalla HTP Winward. Tra la lista dei nomi degli arrivi eccellenti c'è anche quello di Mirko Bortolot-

ti, atteso con la Lamborghini e protagonista l'anno scorso ad Assen.

AF Corse, l'ufficializzazione del programma attesa a fine marzo a Spielberg

Per quel che concerne la squadra regina della passata stagione, e vincitrice morale tra i piloti con Lawson, la partecipazione alla prossima stagione al momento è soltanto ufficiosa, anche se data per certa da molte parti. La conferma ufficiale della presenza delle Ferrari 488 della AF Corse con i colori della Red Bull arriverà soltanto nell'ultima decade di marzo, quando per il team di Amato Ferrari, diretto da Andrea Guidotti, è in programma una due giorni di test privati al Red Bull Ring. Sulla pista di proprietà della Red Bull è atteso l'annuncio ufficiale della presenza di due vetture della Casa del Cavallino griffate dall'energy drink austriaco. C'è ancora riserbo sul nome dei piloti, tra i quali potrebbe esserci Nyck Cassidy. Da segnalare l'arrivo in pianta stabile della Porsche, che aveva esordito l'anno scorso al Nurburgring, mentre è attesa l'ufficializzazione della presenza della BMW.

DAL 17 AL 19 GIUGNO C'È LA TAPPA DI IMOLA

Il DTM 2022 scatta il 29 aprile dalla pista di Portimao e si conclude a inizio ottobre a Hockenheim. Dal 17 al 19 giugno la serie farà tappa anche a Imola per un week end che si annuncia già da ora altamente spettacolare

Tantissimi cambiamenti regolamentari. Si poteva fare di più per la sicurezza nella pit-lane

Lo scorso diciassette gennaio, l'organizzatore ITR ha sottoposto alcuni importanti cambiamenti regolamentari alla DMSB, la Federazione tedesca, che ha dato risposta ben prima del periodo a disposizione di trenta giorni. Nel caso di incidente o pericolo in pista, oltre all'impiego della Safety Car da quest'anno è previsto anche il regime di Full Course Yellow, senza sorpassi e con il limite massimo di 60km/h. In entrambi i regimi, ogni team potrà richiamare un solo pilota al giro per effettuare il cambio gomme in modo da evitare che le macchine si accodino e ostacolino gli altri team. In tema di cambio gomme, è stata introdotta una procedura (coreografia) unica per tutte le squadre, azzerando il vantaggio di chi, nel 2021, lavorava con maggiore scioltezza avendo il dado integrato nel cerchio come ad esempio la Ferrari. La nuova procedura favorirà invece l'Audi, che ha un dado di minor dimensione che richiede minor pressione di serraggio. La DMSB ha respinto la proposta di avere un BoP anche nella corsia box attraverso limiti di velocità inferiori per le squadre avvantaggiate dalla nuova procedura. Limiti diversi di velocità nella corsia box potrebbero creare pericoli nella pit-lane. In tema di BoP, sarà possibile modificarlo all'interno dei singoli eventi. Per quel che concerne le zavorre, quella prevista per il primo classificato rimane di 25kg, quella del secondo classificato scende da 18 kg a 15 mentre quella per il terzo da 15kg a 5kg. La finestra per il cambio gomme aprirà dopo undici minuti e non più sei giri. Il direttore di gara darà lo start, stile Indy, soltanto se le vetture si trovano all'interno dello "starting corridor". Infine, il poleman potrà scegliere da quale lato partire fino ad un'ora prima della curva. È stata respinta la richiesta, supportata dalla Ferrari di avere le macchine spente nel corso del cambio gomme, utile soprattutto dopo un incidente accaduto a un meccanico dell'Audi che ha perso tre dita a Hockenheim. È stato introdotto l'obbligo di cambiare prima le gomme posteriori. Scott Elkins sarà il nuovo direttore di gara. Per quel che concerne i bio-carburanti, i team sono in attesa delle specifiche.

Misure draconiane contro gli ordini di squadra, ma servirebbe definire anche le sanzioni minime

Un punto sul quale è stato fatto molto rumore è quello degli ordini di squadra che possono influenzare l'esito di una corsa. Nel nuovo regolamento sono previste sanzioni fino all'esclusione del team dal campionato. Per evitare però una soggettività nell'applicazione della norma, sarebbe stato utile prevedere anche una penalità minima, che potrebbe essere un pit-stop, l'esclusione da una gara o da un evento, in modo di avere una certezza sull'entità della pena prevista. Per quel che concerne le sanzioni pecuniarie in caso di violazioni, dovrebbe trovare applicazione il Codice Sportivo Internazionale della FIA, che prevede un importo massimo di 250 mila euro. ●

Cavallino ancora al top

DAL 2° POSTO IN GTD PRO A DAYTONA ALLA CONQUISTA DELL'INTERCONTINENTAL GT CHALLENGE A KYALAMI CHE HA CHIUSO UN 2021 MEMORABILE. UN TOUR DE FORCE TUTTO VISSUTO AD ALTA QUOTA

«Ciao a tutti, è sempre un piacere per me ritrovarvi sulle pagine di Autosprint. Per noi piloti GT la sosta invernale si è ormai ridotta al minimo e la nuova stagione è già entrata nel vivo, con un doppio appuntamento davvero molto impegnativo: in appena sei giorni abbiamo infatti corso prima in Florida poi in Sud Africa, iniziando con la 24 Ore di Daytona, classica che da sessant'anni apre la stagione dell'endurance americana, quindi affrontando la 9 Ore di Kyalami, gara che avrebbe dovuto chiudere la stagione 2021 ma che per via del diffondersi della variante Omicron è stata posticipata da inizio dicembre alla prima settimana di febbraio. Gare che in entrambi i casi abbiamo concluso al secondo posto, ma che han-

UN 2021 STRATOSFERICO A Kyalami è andato in scena nel primo week end di febbraio, l'ultimo round dell'Intercontinental GT Challenge 2021. E la Ferrari con Ledogar, Pier Guidi e Molina ha conquistato il titolo chiudendo alla grande una stagione straordinaria

no avuto un sapore diverso: da Kyalami siamo infatti ripartiti con un nuovo titolo da aggiungere ad una bacheca 2021 davvero memorabile per noi, mentre da Daytona eravamo arrivati con un secondo posto in GTD Pro che era il massimo a cui si potesse aspirare. La 24 Ore quest'anno è stata ancora più dura che nelle precedenti edizioni; non essendoci differenza di B.o.P. tra GTD Pro e GTD ci siamo ritrovati tutti sullo stesso livello e spesso in battaglia tra macchine di categorie diverse. Una situazione che si è ripresentata dopo ogni bandiera gialla, che ricompattando il gruppo riproponeva il medesimo problema. Penso che IMSA farebbe bene a mettere mano a questa situazione, che potrebbe essere evitata proprio differenziando il Balance of Performance come succede nel WEC. Parere personale a parte, le Porsche rispetto alla nostra Ferrari a Daytona avevano un vantaggio nella velocità di punta che ha fatto la differenza. In termini di tempi sul giro non era così evidente, il gap non era più di due decimi a loro favore e anche le Mercedes erano vicine. Noi recuperavamo in staccata e nell'infield ma chiaramente era molto complicato gestire il traffico, mentre per loro era decisamente più agevole. Non si è sullo stesso piano se il tempo viene fatto nei rettilinei piuttosto che nelle curve: a Daytona è risaputo che bisogna andare forte sul banking e le Porsche avevano quel qualcosa in più che a noi mancava. Poi, per come sono andate le cose, nel finale avremmo anche potuto giocarcela se nell'ultimo pit stop non avessimo atteso un giro di troppo a rientrare. Sia le Porsche che la Lexus si sono infatti fermate appena hanno visto che c'era una macchina ferma (la Lambo di Altoè n.d.a) *pensando che sarebbero uscite le bandiere gialle, come poi è successo. Noi invece siamo entrati nel giro successivo, ritrovandoci così ad uscire dalla pit lane dietro la Lexus. Il tempo perso per risuperarla mi è costato quei secondi che alla fine avrebbero anche potuto farci vincere. Certo, non sapremo mai se le due Porsche si sarebbero date così battaglia nell'ultima ora se fossi stato subito alle loro spalle; ma credo anche che nell'ultimo giro qualcosa sarebbe comunque successo, erano pur sempre macchine di due squadre diverse e vincere la 24 Ore di Daytona non capita tutti i giorni. Quando si sono agganciate riuscivo a vederle, ma non ero abbastanza a tiro per cercare di approfittarne fino in fondo. So-*

no andate davvero molto vicino a buttarsi fuori a vicenda e guardandole battagliare non nascondo che un pensierino al colpaccio l'ho anche fatto. Sono arrivato ad appena due secondi da Jaminet, sarebbe bastato un niente per beffare anche lui.

Finita la premiazione, non abbiamo avuto neanche il tempo di riordinare le idee che eravamo già in volo destinazione Durban, Sud Africa, dove abbiamo trovato temperature decisamente più alte rispetto al sottozero della notte di Daytona. Non avevo mai corso prima a Kyalami, è una pista vecchio stile con erba oltre ai cordoli e muri non troppo lontani; tutto sommato mi è piaciuta, anche se manca un vero e proprio rettilineo dove poter effettuare sorpassi, visto che in quello più lungo con la nostra 488 GT3 Evo 2020 non andavamo mai oltre la quinta marcia. Il circuito è un continuo saliscendi destra sinistra e col buio è davvero complicato, perché i fari puntano sempre fuori dalla traiettoria. Le frenate in combinata e i tanti punti ciechi rendono la guida davvero complicata, sia tecnicamente che fisicamente, con cordoli molto aggressivi che creano problemi anche alla meccanica, lasciando davvero poco margine di errore. Purtroppo non abbiamo potuto vedere molto oltre la pista, fuori dal circuito i nostri spostamenti sono stati ridotti al minimo indispensabile. La gara era decisiva per l'assegnazione del Intercontinental GT Challenge, campionato che racchiudeva la 24 Ore di Spa, la 8 Ore di Indianapolis e appunto la 9 Ore di Kyalami. Avendo vinto in Belgio, in AF Corse si è così deciso di tentare di conquistare un campionato che non era mai stato disputato, valeva la pena provarci. Assieme a Nicklas Nielsen e Côme Ledogar avevamo così prima corso in America dove, dopo aver centrato la pole position, la gara non era andata nel modo migliore, con insoliti per noi problemi elettronici che non ci hanno permesso di andare oltre la quinta posizione, comunque davanti all'Audi WRT mentre quella Saintéloc ne ha approfittato per tornare in corsa per il campionato. Siamo comunque arrivati a Kyalami con due punti di vantaggio in classifica piloti e, visto che i nostri avversari in Audi avevano deciso, per avere una possibilità doppia di conquistare il titolo, di dividere i piloti in lizza sulle due vetture di WRT e Saintéloc, anche in AF si è optato per la stessa scelta, facendo passare Nielsen sulla #71 assieme a Rovera e Fuoco e mettendo Molina sulla #51 con me e Ledogar. Ci siamo così ritrovati a giocarci due contro due il campionato piloti con

UN 2° POSTO PER INIZIARE
La grande stagione dell'endurance si è aperta alla fine di gennaio con la 24 Ore di Daytona: in GTD Pro la Ferrari del team Risi con Pier Guidi, Calado, ha chiuso al secondo posto

Audi, mentre la Mercedes AKKA ASP avrebbe avuto possibilità solo in caso di un nostro cattivo piazzamento. Il ristretto numero di partenti ha in qualche modo ridotto i rischi di incidenti e in nove ore di gara vi è stata una sola fase di neutralizzazione. Contrariamente a Daytona, ci siamo ritrovati subito ad avere un buon margine in termini di passo gara e ciò ci ha permesso di curare molto la strategia, adottando una scelta che in apparenza potrebbe sembrare illogica, ma che nei calcoli risultava efficace: visto che da regolamento non si possono effettuare turni superiori ai 65' senza rientrare ai box, avendo una autonomia di carburante attorno agli 80' e non essendoci problemi di usura gomme, abbiamo deciso di effettuare un drive through prima della scadenza dell'ora di guida. Potrà sembrare strano, ma questo ci ha fatto risparmiare tempo rispetto a fare rifornimento ogni ora e a fine gara ci saremmo ritrovati con un pit stop guadagnato. La scelta ha infatti pagato già a metà gara, dove il vantaggio sulle Audi era già di sicurezza. Così nella seconda parte, dopo l'unica safety car, siamo tornati ad una strategia tradizionale, pensando solo a coprirci sulle Audi, rientrando subito dopo di loro e senza curarci troppo della Mercedes in testa, visto che il secondo posto sarebbe stato sufficiente a garantirci il titolo. Sono così entrato in macchina per i miei turni finali in una condizione davvero particolare, molto più rilassata rispetto al solito, dove di regola ci si gioca tutto. Ho dovuto lottare solo nel mio primo stint, quando nella ripartenza dopo la safety car ho avuto un bel duello con l'Audi di Mattia Drudi. Le mie gomme erano in quel momento più calde delle sue avendo già percorso un giro lanciato, mentre lui mi era appena uscito davanti dopo averle cambiate con le bandiere gialle. Sapevo che era quello il momento per attaccare ed è stato un bel duello, leale. Ci siamo anche dati una leggera sportellata, ma tutto nella massima correttezza; lui giustamente si doveva difendere, ma io dovevo passare, non potevo permettermi di perdere tempo. Mattia ha dimostrato maturità, nonostante sia stato chiamato solo all'ultimo momento ha fatto un gran lavoro, merita i complimenti. Per il resto ho solo dovuto gestire e pensare ad arrivare in fondo, visto che le Audi erano a una distanza di tutta sicurezza. Il titolo è così arrivato quasi facilmente per me e Côme, mentre decisamente peggio è andata a Nicklas, rimasto fermo in pista attorno a metà gara tradito da un guasto della #71. Credetemi, sono veramente dispiaciuto per lui, avrei preferito averlo in macchina con me, questo ve lo assicuro. Ma la scelta fatta dal team seppur dolorosa era giusta, anche se alla fine da una parte si sarebbe gioito e dall'altra ci sarebbe stata amarezza. Ma è stata una decisione logica e avvalorata dal fatto che se ciò che è poi successo sulla #71 si fosse verificato sulla #51 ce ne saremmo tornati tutti a casa con un niente di fatto. Invece così è arrivato il titolo n°107 conquistato dalla Ferrari 488 GT3, una cifra che a pensarci bene fa una certa impressione, ma che certifica la bontà di una macchina che oltre ad andare davvero forte difficilmente ha peccato di affidabilità.

Andate in archivio le prime due gare del 2022, è già tempo di pensare alla stagione del WEC, che ripartirà con la 1000 Miglia di Sebring a metà marzo. Credo che con l'introduzione del nuovo biocarburante ci saranno dei cambiamenti significativi a livello di Balance of Performance. I motoristi sono stati costretti a ridurre le performance dei propulsori per garantirne l'affidabilità, questa benzina ecologica ha messo in difficoltà un po' tutti. Partendo dalla posizione di detentori del titolo mi aspetto che il B.o.P. all'inizio possa anche essere un po' penalizzante per noi. Solo alla prima gara si capirà realmente a che livello saremo, ma confido che nell'arco della stagione ci verrà concessa la possibilità di giocarcela anche quest'anno. Corvette sarà sicuramente molto forte nella sua gara di casa, ma poi arriveranno le piste migliori per noi e la battaglia con le Porsche sarà ancora una volta accesissima. Saremo in cinque equipaggi a giocarcela e sarà fondamentale non mettere nessuno zero nella casella dei punti, portarne a casa il massimo possibile in ogni gara e cercare di racimolarne molti nelle gare lunghe, come Le Mans, Sebring e le 8 Ore, che avranno punteggio maggiorato e che lo scorso anno hanno avuto un peso determinante. Da parte nostra ce la metteremo ancora tutta e a fine stagione non mi dispiacerebbe aggiungere un altro Casco d'Oro di Autosprint ai tre che ho già ricevuto». ●

testo raccolto da Diego Fundarò

La prima di Wehrlein

Prima vittoria in carriera nella serie elettrica per Wehrlein che nel round di Città del Messico ha preceduto il compagno di squadra Lotterer. Un week end tutto marchiato Porsche

Vendetta compiuta

DOPO TRE ANNI DALLA BEFFA, PASCAL WEHRLEIN SI RIPRENDE IL SUCCESSO MESSICANO CHE LA BATTERIA SCARICA GLI AVEVA TOLTO

Fulvio Cavicchi

Pascal Wehrlein debuttò in Formula E con la Mahindra nella quinta stagione di sempre del circus elettrico, e fu autore di una grande annata. Il secondo posto nella terza prova a Santiago del Cile fece molto scalpore, ma fu poi nella quarta che impresse il proprio nome e la sua abilità nella mente di tutti: all'Autodromo dedicato ai Fratelli Rodriguez di Città del Messico il tedesco dalle origini mauriziane si prese la pole position e condusse la gara fino all'ultimo metro, cioè fino a quando la sua batteria allo 0% non lo lasciò a piedi e permise all'Audi di Lucas di Grassi di scavalcarlo. Era il 16 febbraio 2019, e ci sono voluti tre anni tondi per restituire a Pascal quella prima vittoria

nella serie; ma ora il cerchio si è chiuso e la sorte ha voluto che avvenisse nella stessa pista e nelle stesse modalità. Anche questa volta il pilota adesso della Porsche aveva fatto segnare la pole position ed era andato in testa alla prima curva, ma le tre annate di esperienza accumulata hanno questa volta fatto la differenza. Nella prima gara della stagione in Arabia Saudita le due vetture sviluppate a Weissach dalla Casa di Stoccarda erano scomparse a metà corsa, dopo essere andate probabilmente troppo forte nella prima parte e così erano state risucchiate dal gruppo mentre dovevano recuperare energia per raggiungere il traguardo. In Messico, al contrario, si sono lasciate superare

Festa sul podio

Wehrlein, Lotterer e Vergne fanno festa sul podio di Città del Messico, dove è andato in scena il terzo round 2022 della serie elettrica

da Edoardo Mortara e dalle Ds di Jean-Éric Vergne ed António Félix da Costa ed erano parse fuori da giochi per la vittoria finale, ma al contrario hanno mostrato la testa quando mancava un quarto d'ora dalla fine e dopo aver ripassato tutti sono anche andate via. Addirittura Pascal Wehrlein ha completato la vendetta perfetta facendo arrivare tutti al limite con la batteria come era successo a lui tre anni fa, tagliando il traguardo che mancava appena un secondo alla conclusione di 45' di gara e costringendo tutti a fare un passaggio ulteriore davanti alla corsia box prima dell'ultimo giro. Tutte le squadre avevano dato per scontato che le Porsche avrebbero rallentato quel minimo per evitare la

*Che differenza che fa la **tattica***

MOLTO PARTICOLARE LA SFIDA DEL ROUND MESSICANO

Era davvero tanto tempo che non si aveva una sfida in pista dipesa solo dalla guida e dalle prestazioni dei powertrain. A Città del Messico il risultato è stato deciso solamente dalle prestazioni e soprattutto dalla tattica, visto che non c'è stato alcun intervento di Safety car o Full Course Yellow. E così si potuta gustare appieno la disfida tra le squadre, su quando optare di far conservare batteria ai propri piloti o lottare con gli avversari. Si sono avuti così tanti sorpassi e tanti momenti in cui una macchina è parsa arretrare in classifica e poi "risorgere". L'esempio perfetto è stata la Porsche, che ha optato per una fase "nascosta" a metà gara subito dopo aver usato il secondo Attack Mode, lasciando il palcoscenico a Mortara, Vergne e Félix da Costa, per poi riemergere nel finale e addirittura allungare con decisione. Ma anche le Ds erano quinta e sesta a sette giri dalla fine e terza e quarta sotto la bandiera a scacchi; mentre invece ha pagato la Venturi che ha provato ad andare via a metà gara puntando a gestirsi poi nel finale, non riuscendoci e ritrovandosi con un 2% di batteria in meno che ha fatto finire anche sesto il suo pilota (poi quinto quando la batteria ha rallentato Frijns).
Insomma, si è vista finalmente al 100% la sfida di gestione dell'elettricità voluta dalle squadre e dalle Case presenti nel progetto Formula E. Una partita a scacchi per nulla semplice e di altissimo livello, però nella maggioranza delle gare "nascosta" dagli incidenti in corsa.

tornata supplementare e così gli altri piloti sono stati costretti a fare l'impossibile per raggiungere il traguardo.
La tappa messicana ha cambiato parzialmente le carte in tavola sulla situazione di forza nel campionato che si era delineata in Arabia Saudita. Certamente quello Mercedes rimane il powertrain più efficace, ma non pare più così dominante come a Dirʿiyya. Le prestazioni di Mortara sono state di livello assoluto, ma il suo compagno di squadra in Venturi (quel Lucas di Grassi che aveva "rubato" la vittoria nel 2019) ha faticato a causa di una posizione di partenza difficile e la sua rimonta è stata uccisa proprio dalla batteria finita; e le due Merce-

Un **problema** nasconde il miglioramento

ANDIAMO AD ANALIZZARE LA GARA DI ANTONIO GIOVINAZZI

Dopo una prima volta in Arabia Saudita difficile, il nostro Antonio Giovinazzi non ha avuto molto tempo per potersi preparare come necessario per la gara messicana, viste le sole due settimane ed il tempo per spostarsi in America Centrale. Troppo poco per provare al simulatore e studiare i dati, ma comunque si è visto chiaramente il miglioramento. Lo dicono i tempi nelle prove ed in qualifica, con Antonio 18esimo in entrambi i turni di Prove Libere a meno di un secondo dalla vetta e addirittura ad appena 0”563 da Wehrlein in qualifica. Per fare un confronto, a Dir'iyya è stato 1”4 il distacco nelle prime prove cronometrate e 1”087 nelle seconde.
Purtroppo però la gara è durata appena dieci giri, in cui era salito fino anche in 16esima piazza prima che un problema lo costringesse ad una sosta in corsia box. Una volta uscito ha provato a girare ancora per fare esperienza, venendo anche doppiato nel frattempo, ma al 21esimo passaggio il pilota di Martina franca ha dovuto alzare bandiera bianca. *«Un week end che ci lascia qualche segnale positivo, ma anche la consapevolezza che c'è ancora tanto da lavorare»* il suo commento. Per fortuna il mese e mezzo prima della disfida di Roma permetterà al team Dragon di lavorare e soprattutto ad Antonio di fare tante prove sul simulatore. Perché chiaramente gli mancano i chilometri, visto che non aveva potuto nemmeno fare l'ultima giornata dei test collettivi a Valencia. Dovrà recuperare quanto possibile davanti allo schermo in fabbrica.

Grande doppietta

La doppietta della Porsche davanti alla DS ha caratterizzato la sfida in Messico. A sinistra Antonio Giovinazzi

des ufficiali hanno provato ad entrare nella lotta per la testa, ma senza realmente mai riuscirci. Di sicuro Porsche ne è uscita molto più sicura dei propri mezzi, ma servirà vedere le prossime gare per capire se è davvero così competitiva a livello assoluto oppure se si è trattato più di una pista favorevole. Anche la Ds ha fatto molto bene ed ha recuperato una prova araba non impeccabile, mentre la Envision ha invece confermato l'ottima prova iniziale rivelandosi al top anche in America. Cosa per nulla scontata, considerando che si tratta di un team clienti equipaggiato con un powertrain nemmeno più sviluppato.

Le speranze per il futuro del team britannico di Robin Frijns e Nick Cassidy sono poi cresciute molto proprio la settimana della gara, quando è stato annunciato l'accordo con la Jaguar per poterne usare le unità motrici dalla prossima stagione, quando arriveranno le regole della terza generazione e quindi non si potranno

***Porsche** domina*

NEL SEGNO DELLA CASA DI STOCCARDA LA SFIDA DI CITTÀ DEL MESSICO

Niente particolari colpi di scena nei primi due giri, con il poleman Wehrlein che conserva la posizione davanti a Mortara ed il compagno di squadra Lotterer. È stato proprio l'ex pilota Ds ad aprire la girandola degli Attack Mode al quinto giro di gara, seguito dai primi due il giro successivo. Ma un errore del leader alla curva Peraltada permette all'elvetico della Venturi di scavalcarlo in fondo al rettilineo di partenza, quindi Mortara si ritrova seguito dalle coppie della Porsche, della Ds, della Envision Racing e della Mercedes. All'11esimo giro Vergne scavalca Lotterer e quello successivo anche Wehrlein per il secondo posto. Dietro il suo compagno di squadra Félix da Costa prova a fare lo stesso, ma sbatte contro la Porsche di Wehrlein mentre questa si getta a prendere il secondo Attack Mode e così il portoghese viene ripassato da Frijns e Lotterer. La lotta con l'olandese è accesa e i due si passano e ripassano usando anche il secondo Attack Mode, che tutti attivano la seconda ed ultima volta dopo neanche 20' di gara. Quando mancano 15' minuti i primi sei sono racchiusi in 2"2, e si iniziano a fare i calcoli sull'energia rimasta nelle batterie. La Porsche ha fatto tattica lasciando sfogare gli altri e risale mentre il resto del gruppo deve fare tanto recupero di energia. Le due vetture di Zuffenhausen tagliano il traguardo con appena 1" prima dello scadere dei 45' di gara e costringono tutti a fare un altro giro: tanti fanno fatica a vedere la bandiera a scacchi, creando molti movimenti di classifica.

BORSINO SQUADRE

▲ **Porsche Formula E Team**
Prima e terza posizione in qualifica, primo e secondo sul podio e oltre nove secondi di vantaggio sul terzo in una categoria dove i distacchi sono ristrettissimi. E svantaggio in classifica squadre ridotto da 44 a solo 8 punti. Grande prova di forza.

▲ **Venturi Racing**
Mortara non ha vinto dopo aver guidato la gara a lungo ed anzi la quinta piazza finale pare poco, però l'italiano di Ginevra resta al comando in campionato e la squadra monegasca è prima tra i team. Il tutto con di fatto una sola macchina in gara, visto che l'esperto Lucas di Grassi non ha dato alcun aiuto questo weekend. Se deve andare male, che vada sempre così...

▲ **Envision Racing**
Bisogna ripetere parola per parola quanto detto in Arabia: "Con un motore Audi in formato clienti e dell'anno scorso, Robin Frijns e Nick Cassidy hanno fatto molto meglio di quanto fosse possibile immaginare. Il team è sempre stato molto efficace nelle prime gare dalla stagione, bisognerà vedere sul lungo andare."

▲ **DS Techeetah**
Tanto era parso nero il weekend a Dir'iyya, tanto appare dorato quello messicano con Vergne e Félix Da Costa autori di una grande gara. Una prestazione che rilancia le aspirazioni della Techeetah dove è giusto che stiano per una squadra tre volte campione in sette stagioni.

▶ **Mercedes-Eq Formula E Team**
Chiaramente il passaggio dal dominio della prima tappa al lottare per le posizioni di mezzo della top 10 a Città del Messico fa molta eco e sembra un tonfo quando in realtà non lo è. Un passo falso, ma che non ha causato particolari problemi in classifica. A Roma si capirà di più quale delle due facce della moneta è quella reale.

▶ **Andretti Formula E**
Come per la Mercedes, anche la ex-Bmw è molto calata rispetto al weekend di inizio stagione. Sia Jake Dennis che Oliver Askew hanno faticato in America Centrale, non sembrando mai in grado di stare vicini alla zona punti. Serve attendere Roma per capire quale sia la reale forza del team Andretti.

▶ **Nissan e.dams**
Due vetture a punti sono tanta roba per una squadra che sta facendo davvero fatica, quindi verrebbe da pensare che sarebbe giusto promuovere la Nissan. Però non bisogna dimenticare che Buemi era 13esimo e Günther 15esimo prima del crollo batterie. Ma almeno il campione di stagione 2 era stato autore di una bella rimonta dalla nona fila, mentre il tedesco era partito decimo.

▶ **NIO 333 FE Team**
A Dir'iyya era parso avessero girato a proprio favore la lotta per non essere ultimi, ma all'Hermanos Rodriguéz le Dragon sono state davanti in qualifica. Però nel finale di gara entrambe le Nio hanno lottato con gli avversari ed addirittura Turvey è stato in grado di risalire con merito fino alla 13esima piazza. Cosa per nulla scontata per la squadra che è sempre stata ultima negli ultimi tre anni.

▼ **Jaguar Racing**
Le prestazioni delle vetture non meriterebbero la bocciatura: non sono le più veloci, però sicuramente possono lottare per la vetta come dimostrato da Bird in gara 2 in Arabia. Però che due piloti davvero forti come Bird ed Evans abbiano un solo arrivo a punti a testa dopo tre gare (e per il neozelandese parliamo di un decimo posto) è la dimostrazione che le cose non vanno.

▼ **Mahindra Racing**
In Arabia Saudita le vetture indiane erano parse efficaci in qualifica, ma da migliorare in gara. Questo fine settimana sono partite in settima e ottava fila e Sims si è ritirato al secondo giro. Rowland invece è risalito fino ad ottavo, ma poi la batteria gli ha tolto tutto. Nona formazione su undici, troppo poco per un marchio in Formula E sin dal principio e che ha lottato tante volte per la vittoria.

▼ **Dragon / Penske Autosport**
Hanno ripassato la Nio in qualifica, ma è in gara che si conquistano i punti. E dallo spegnimento del semaforo alla bandiera a scacchi le Dragon non ci sono state. Il nostro Giovinazzi è stato fermato a metà gara dopo essere anche stato doppiato, ma il più esperto Sergio Sette Câmara non ha fatto meglio. Buio pesto.

più usare sistemi vecchi. Per la ex-Virgin si tratta di un accordo importante con una Casa che fino ad ora ha fatto vedere di fare le cose per bene e produrre motori di qualità, almeno in passato. Infatti il presente "verde" è molto differente rispetto alla seconda posizione finale nella classifica squadre della stagione passata: oggi la squadra sta facendo fatica a tal punto da meritarsi per il momento la definizione di "delusione dell'anno". Lo scorso anno erano le qualifiche il punto debole del giaguaro, costretto sempre a partire indietro e dover fare fantastiche rimonte per continuare a lottare eper il titolo. Ora il sistema di qualifica è stato stravolto, ma ugualmente sia Sam Bird che Mitch Evans sono dovuti partire indietro sia in Arabia che in Messico. E la classifica dimostra che nemmeno sono più riusciti a tornare in cima a suon di sorpassi.

De Vries chiude 6°

Nick De Vries sopra ha chiuso al 6° posto e ora occupa la seconda piazza in campionato, staccato di cinque lunghezze dal leader Mortara

Unica squadra che ha gioito della mossa Porsche è stata la Nissan, che ha sfruttato i rallentamenti di tutti per portare entrambe le vetture a punti, cosa per nulla scontata viste le prestazioni a gennaio ed anche le posizioni in griglia di partenza. Davvero una bella boccata d'aria per la formazione giapponese.

CLASSIFICHE

Formula E, Città del Messico, 12/02/2022
Classifica finale di Gara: 1. Pascal Wehrlein (Porsche Formula E Team), 40 giri in 47:20.404, alla media di 132,1 km/h; 2. André Lotterer (Porsche Formula E Team) a 0"302; 3. Jean-Éric Vergne (Ds Techeetah) a 9"051; 4. António Félix da Costa (Ds Techeetah) a 9"975; 5. Edoardo Mortara (Venturi Racing) a 18"356; 6. Nyck de Vries (Mercedes-Eq Formula E Team) a 19"020; 7. Robin Frijns (Envision Racing) a 20"232; 8. Sébastien Buemi (Nissan e.dams) a 23"394; 9. Maximilian Günther (Nissan e.dams) a 26"497; 10. Jake Dennis (Andretti Formula E) a 26"829; 11. Stoffel Vandoorne (Mercedes-Eq Formula E Team) a 27"086; 12. Lucas di Grassi (Venturi Racing) a 27"525; 13. Nick Cassidy (Envision Racing) a 28"794; 14. Oliver Turvey (Nio 333 Formula E Team) a 32"978; 15. Sam Bird (Jaguar Racing) a 35"677; 16. Oliver Rowland (Mahindra Racing) a 36"047; 17. Oliver Askew (Andretti Formula E) a 36"395; 18. Dan Ticktum (Nio 333 Formula E Team) a 44"607; 19. Mitch Evans (Jaguar Racing) a 1'02"458; 20. Sergio Sette Câmara (Dragon/Penske Autosport) a 1'21"406
Giro più veloce: il 12° di Lucas di Grassi in 1'09"487, alla media di 135,0 km/h

La classifica Piloti dopo 3 gare: 1. Edoardo Mortara 43 punti; 2. Nyck de Vries 38; 3. Pascal Wehrlein e André Lotterer 30; 5. Stoffel Vandoorne 28; 6. Jean-Éric Vergne 27; 7. Jake Dennis 26; 8. Lucas di Grassi 25; 9. Robin Frijns 24; 10. António Félix da Costa e Sam Bird 12; 12. Nick Cassidy 7; 13. Sébastien Buemi e Oliver Rowland 4; 15. António Félix da Costa e Oliver Askew 2; 17. Mitch Evans 1.

La classifica Squadre dopo 3 gare: 1. Venturi Racing 68 punti; 2. Mercedes-Eq Formula E Team 66; 3. Porsche Formula E Team 60; 4. Ds Techeetah 39; 5. Envision Racing 31; 6. Andretti Formula E 28; 7. Jaguar Racing 13; 8. Nissan e.dams 6; 9. Mahindra Racing 4.

ROVANPERA D'ATTACCO AL RALLY DI SVEZIA
Dopo un Montecarlo chiuso giù dal podio ma con prestazioni cronometriche in costante parabola ascendente Kalle Rovanpera si presenterà al via del Rally di Svezia con tutti gli occhi addosso e subito inserito nel novero dei favoriti

Sondaggio Wrc

STAGIONE IRIDATA 2022, CRISI HYUNDAI, LA MIGLIORE RALLY1 E SOGNO DI RIVEDERE UNA LANCIA NEL GIRO IRIDATO. I GIORNALISTI CHE DA ANNI SEGUONO IL CAMPIONATO DEL MONDO, DICONO LA LORO...

di **Marco Giordo**

Senza i dominatori del 90° Rally di Montecarlo, i due Séb Loeb e Ogier, che mondiale sarà questo del 2022? Cosa dobbiamo aspettarci da questa nuova stagione del Wrc e dai suoi principali protagonisti nella corsa ai due titoli mondiali in palio? Come riuscirà la Hyundai ad uscire dalla crisi? E qual è la migliore tra le nuove Rally1? Ed infine, il rumor di un eventuale ritorno della Lancia, che sensazioni ha suscitato? Abbiamo posto queste domande ai principali giornalisti che da anni seguono abitualmente il campionato del mondo rally, e che erano presenti tre settimane fa in prima linea a seguire la prova d'apertura della stagione a Montecarlo. Ecco di seguito le loro risposte, dalle quali traspare che la nuova Ford Puma piace ma la Toyota è la principale favorita per aggiudicarsi nuovamente il titolo costruttori, mentre Evans è il protagonista più atteso tra i piloti. Insieme al gallese gode di molti estimatori anche il baby prodigio Rovanpera. Interessante poi come tutti vedrebbero di buon occhio il possibile ritorno della Lancia nei rally di cui AS ha parlato nello scorso numero. "L'intrigo Lancia" ha creato curiosità ed aspettative e tutti sono stati concordi che sarebbe davvero una bella cosa per il motorsport da rally. Ma ecco di seguito le quattro domande che abbiamo posto ai rappresentanti della stampa internazionale con le relative risposte:

1. Chi sono i favoriti per la vittoria nel mondiale costruttori e piloti e perché?
2. Cosa pensate della crisi della Hyundai?
3. Qual è la migliore tra le nuove vetture Rally1?
4. Cosa pensate del possibile ritorno della Lancia nel mondiale rally?

David Evans (Dirtfish - USA)

1. Gran parte di questa risposta dipende da quanto la Hyundai Motorsport riuscirà a recuperare sulla concorrenza nella prima metà della stagione. Se Neuville e Tanak non avranno una i20 Rally1 affidabile, come possono lottare per il titolo? E con un'auto affidabile, avranno una macchina abbastanza veloce da poter sfidare la Toyota e la Ford? Per questo motivo voglio considerare Tanak e Neuville come outsider per il titolo piloti e la Hyundai un outsider ancor più importante per quello costruttori. Per quanto riguarda chi potrebbe farcela, Evans, Rovanpera e Breen sono i piloti da tenere d'occhio. Sono bravi e sono tutti dei driver molto, molto veloci. La forza della Toyota è quella di avere Ogier e Lappi da schierare sulla terza vettura, mentre MSport ha Sébastien Loeb, ma Gus Greensmith e Adrien Fourmaux faranno fatica a eguagliare la capacità dei piloti Toyota di fare punti. Ed occhio a Lappi. Esapekka ha un programma parziale ma non sarei sorpreso di vedere il finlandese vincere diversi rally, e la Toyota trovare un modo per dargli una possibilità di vincere il titolo piloti.

2. Penso che c'era da aspettarselo che questo sarebbe potuto succedere quando in Corea hanno firmato in ritardo il budget per lo sviluppo della nuova Rally1. E il fatto che abbiano quel budget a disposizione è la testimonianza della tenacia di Andrea Adamo, che non ha smesso di bussare alle porte dei suoi ex capi a Seul. Il primo problema per la nuova auto è la sua affidabilità. L'auto era veloce in alcuni punti a Montecarlo, specialmente quando il grip era problematico. Ma la mancanza di affidabilità è fonte di preoccupazione, data la normativa specifica che regola i test di sviluppo al giorno d'oggi. Hyundai probabilmente ha bisogno di molto più tempo per testare sullo sterrato con alte temperature, ma forse non ci riuscirà prima del pre-event in Sardegna. Ha anche bisogno di più tempo di sviluppo sull'asfalto. Anche lì difficilmente riuscirà a farlo. La paura è che per il ritardo accumulato all'inizio potrebbe volerci un'intera stagione per risolvere questi problemi.

3. Fino ad ora la Ford Puma Rally1 Hybrid della MSport è stata la miglior vettura, ha vinto a Montecarlo dove ha ottenuto anche un doppio podio. Ciò non vuol dire che sia la favorita per vincere i due titoli, anche perché il ritmo delle speciali delle Alpi francesi non si trova in nessun altro posto al mondo. Il fatto che Loeb sia saltato dentro la

vettura e non abbia cambiato un singolo dettaglio per quattro giorni ed abbia vinto, è la prova di quanto la Ford Puma sia una vettura veloce e affidabile. Ma attenzione in MSport a continuare lo sviluppo, perché la Toyota ha le capacità per recuperare e Tom Fowler sa esattamente come utilizzarle.

4. Il ritorno della Lancia è un sogno? Probabilmente sì. Sono successe però cose strane. La domanda più importante è: cosa pensa nella sua testa il CEO di Stellantis Carlos Tavares? Ha guidato una Lancia Stratos del 1975 all'84° posto al Rallye Montecarlo Historic, ma è abbastanza per convincerci che sta per far rientrare la Lancia di nuovo nel WRC? Certamente no. Ma è un uomo che può far accadere di tutto nel suo gruppo. Se il portoghese lo vuole, lo vuole perché funziona commercialmente e lo farà accadere. Non dimenticate che Tavares è stato parte integrante del programma Wrc Citroen che è stato rimasto in piedi sino alla fine del 2019.

PUMA SUBITO AL TOP

La vittoria di Loeb a Montecarlo, oltre a raccontare la leggenda di un pilota straordinario, chiarisce che il progetto Puma, può davvero essere quello del grande rilancio per MSport e Ford

Pipo Lopez (AS - Spagna)

1. Credo che Elfyn Evans sia il principale candidato per il titolo. È stato il principale rivale di Ogier negli ultimi due anni e si è visto a Montecarlo che era l'unico in grado di stare sul ritmo dei due Séb. Riguardo alle marche, se Hyundai risolve i suoi problemi hanno il team più competitivo con Thierry Neuville e Ott Tanak, che potenzialmente sono anche due candidati importanti al titolo piloti. Vedremo.

2. Sono sicuro che in Hyundai riusciranno a reagire. Sono arrivati molto giusti a Montecarlo, ma dovrebbero avere risolto già in Svezia. Quello che manca esattamente è un team principal capace come Andrea Adamo.

3. Per quanto abbiamo visto a Montecarlo sembra che la Puma sia la vettura più in forma di questo inizio stagione. Ma la cosa non mi meraviglia, è già accaduto in passato. Quando viene fuori una nuova regolamentazione, la Ford è sempre la più competitiva nel primo periodo.

4. Poche case hanno un legame così stretto con i rally come Lancia. Infatti, quando si ritirarono dal Campionato del Mondo Rally, dove vinsero 10 titoli costruttori e 5 titoli piloti, l'azienda è praticamente scomparsa. Qualcosa che ora vuole essere rivalutato con un clamoroso ritorno alla categoria in cui sono state scritte le migliori pagine della sua storia automobilistica. È un rumor che circola da tempo in Italia, e che ogni giorno risuona sempre più forte. La Lancia fa parte del gruppo Stellantis, che comprende anche Peugeot, Citroën, DS, Opel, Alfa Romeo, Maserati e Fiat, tra gli altri, si prepara ad un rilancio per l'anno 2024 per mano di Luca Napolitano, suo attuale CEO, con una nuova gamma in cui l'elettrificazione sarà protagonista. Sarebbe davvero una bella cosa.

Reiner Kuhn (MOTORSPORT Aktuell - Germania)

1. Secondo me la favorita per il titolo costruttori è la Toyota, mentre per quello piloti a mio avviso si giocheranno il titolo Evans e Rovanpera. La performance del team giapponese a Montecarlo è stata forte, la vettura va bene e con Esapekka Lappi al posto di Sébastien Ogier, la Toyota ha ancora la line-up di piloti più consistente. Sono fiducioso anche per la Ford, la Puma Rally1 sta andando bene e Breen può puntare alla sua prima vittoria nel mondiale. Questa però è la sua prima stagione completa, Craig non corre in Spagna dal 2018 e non è mai stato in Kenya, ed al nuovo Acropolis.

2. Spero davvero che le prestazioni della Hyundai siano migliori di quelle mostrate al Montecarlo e possano progredire rapidamente. Credo che stiano pagando in questo momento anche problemi interni relativi alla guida e alla gestione della struttura. La i20 Rally1 è stata l'ultima delle nuove vetture ad essere pronta, e nonostante tutte le difficoltà di preparazione con un grave incidente in prova, sono appena dietro. Hanno bisogno di una chiara leadership nel team e nella parte tecnica. Tanak è ancora sotto il suo potenziale e non sembra avere familiarità con la macchina. Solberg potrebbe essere l'uomo del futuro, ma non è facile per un giovane di 20 anni andare subito fortissimo alla prima stagione. Thierry Neuville ha anche lui i suoi alti e bassi e Dani Sordo ha un programma limitato. Penso che comunque Hyundai tornerà e potrebbe lottare per le vittorie. Anche se non si sa mai, immagino che Hyundai rimarrà nel WRC come annunciato e firmato per i prossimi tre anni con le auto ibride-Rally1.

3. Se parliamo del design e della livrea per me l'auto migliore è la Ford Puma Rally1, la Yaris e la i20 sembrano da anni simili allo stesso schema. Francamente però nessuno può rispondere a questa domanda dopo un rally con condizioni speciali come Montecarlo. Ok, Hyundai ha davvero un sacco di lavoro. Toyota ha sfruttato il potenziale con tutte le speciali che ha vinto, e ha le risorse per andare avanti rally dopo rally. MSport inizia sempre presto a sviluppare e costruire quando ci sono importanti cambiamenti nei regolamenti, hanno una macchina molto competitiva. Ora devono dimostrare che si può lavorare e lottare su questo livello per un periodo più lungo, cosa forse non facile quando si lavora anche per i clienti.

4. La Lancia è solo uno dei più grandi nomi soprattutto nei rally. Il potere emotivo di questo marchio è ancora forte, quindi avrebbe davvero senso usare il suo livello di popolarità in un vero e proprio impegno di rally per un forte ritorno con un modello di segmento B. Così come aveva fatto la Peugeot negli anni '80 con la 205 stradale e la 205 Turbo 16 nei rally, per promuovere non solo il modello ma anche per rivitalizzare il marchio, la base del successo per una casa sportiva. Sarebbe un'operazione "motore e amore" come dite voi in Italia. E vedo anche un altro modo intelligente per il gruppo Stellantis che raggruppa molte marche tradizionali per iniziare, magari con una vettura Lancia Rally2 dai costi ragionevoli, efficiente e sportiva, presto sviluppata con turbocompressore elettrico, mild-hybrid e così via. Il Gruppo Stellantis ha an-

che il potenziale per seguire un programma simile con la Opel, la Peugeot, la Citroen e persino la Fiat, e dare a tutti gli importatori, i concessionari e team le potenzialità per condividere il know-how e lo sviluppo come fanno con successo con le auto stradali. Sarebbe anche un modo di dare valore alle emozioni quello di essere in competizione con il proprio marchio. Ma forse questo oggi è qualcosa di troppo difficile, forse è solo un sogno.

HYUNDAI E IN RITARDO

Con Yaris e Puma a prendersi tutta la scena a Montecarlo, si è già accesa la spia di allarme in casa Hyundai. Si annuncia una stagione tutta in salita

Loic Rocci (Auto Hebdo – Francia)

1. Credo che il titolo piloti sarà un affare tra Elfyn Evans e Kalle Rovanperä. Thierry Neuville e Ott Tänak hanno le capacità per provarci, ma la loro vettura appare troppo in ritardo e sarà difficile per loro riprendere tutti i punti persi all'inizio di questo campionato. Elfyn è quello con più esperienza, quindi sa come gestire la cosa. Sembra essere in vantaggio, ma occhio a Kalle che è

sempre pronto a fare delle sorprese. Sulla carta, il Montecarlo doveva essere una gara difficile per lui e invece il baby finlandese ha fornito una prestazione notevole nel Principato. Se non perde punti nelle gare in cui è favorito (Svezia, Estonia, Finlandia), sarà un candidato serio per il titolo. Tra le marche penso che la Toyota sia favorita. La Yaris può essere meno efficiente della Puma, ma il TGR ha una forza lavoro molto migliore di M-Sport. Se poi Sébastien Ogier torna anche solo in qualche gara per dare una mano con una buona posizione sulla strada, Jari-Matti Latvala e il team potrebbero considerare cosa fatta per loro un bis iridato.

2. Sembra che ci siano diversi problemi da risolvere contemporaneamente in Hyundai. La vettura non è abbastanza competitiva e l'affidabilità non è perfetta. Il team sembra mancare nell'organizzazione e le decisioni si fanno attendere. La squadra coreana farà progressi, di sicuro, ma gli altri faranno di tutto per mantenere il loro vantaggio. E non mi meraviglierei se Julien Moncet ed il Hyundai management non dicessero ad un certo punto che il 2022 è un anno di preparazione in vista del 2023.

3. Sulla carta, la Ford Puma è la migliore Rally1. M-Sport ha iniziato il suo sviluppo molto presto ed è la struttura che ha effettuato il maggior numero di test nel 2021 con questa nuova vettura. I piloti hanno manifestato pochi problemi a Montecarlo e Sébastien Loeb ha messo in mostra le potenzialità della vettura americana. La Toyota non è molto indietro e poi soprattutto la loro line-up è superiore a quella assemblata da Malcolm Wilson.

4. Sarebbe magico! Il nome Lancia da solo evoca il rally. Per altri 20 anni sarebbe un piacere sentire parlare l'italiano di nuovo in un parco assistenza. È assolutamente incomprensibile che con una storia così importante, una passione così forte per le auto e per la velocità, da decenni non ci sia più un costruttore italiano nel Wrc. La Federazione Italiana dovrebbe anche porsi domande autocritiche sulle politiche attuate negli ultimi 25 anni, che purtroppo non hanno prodotto risultati. Di sicuro il ritorno di Lancia potrebbe aiutare lo sviluppo di nuovi programmi a cui destinare i budget federali. Per il campionato del mondo poi, sarebbe una grande notizia vedere questo importante marchio tornare in auge.

Christian Manzino (Area Corse)

1. Tra le case la Toyota e tra i piloti Evans, che al Montecarlo fino al suo errore era subito dietro i due Séb. In più nelle ultime due stagioni il gallese ha dimostrato di poter vincere sui tutti i tipi di terreno.

2. Il futuro della Hyundai lo vedo molto nebuloso. Hanno bisogno di un capo di esperienza e di un attento programma di sviluppo per ritrovare il successo. Oggi la vedo dura per loro, e francamente mi dispiace.

3. È ancora troppo presto per dare un giudizio dopo una gara, è difficile ancora scegliere tra la Toyota e la Ford. Forse la Yaris ha un piccolo vantaggio, ma è ancora presto per dirlo.

4. Quella del ritorno della Lancia sarebbe la migliora notizia degli ultimi 10 anni. Soprattutto perché dopo il ritiro della Citroen due anni fa, non abbiamo più costruttori europei che partecipano al mondiale rally.

Kimera storia di passione

È UNA 037 VERA, MA DIVERSA, DALL'IDENTITÀ INDISCUTIBILE MA AL TEMPO STESSO CRESCIUTA, RINNOVATA, RINGIOVANITA. ANDIAMO A SCOPRIRE PERCHÉ

di **Daniele Sgorbini**

C'è una Lancia che è già tornata e all'ultimo Montecarlo, seppur solo per un passaggio sul tracciato dello shakedown, ha fatto stropicciare gli occhi a molti. Si scrive Restomod, si legge sogno. Già, perché l'idea magnifica di dare nuova vita e nuova sostanza alla Lancia 037, regalando contenuti tecnici modernissimi e di valore assoluto alla più splendida delle trazioni posteriori nate a Chivasso, è qualcosa che va ben oltre la tecnica automobilistica per dilagare nel campo dell'immaginifico. Il nome stesso del progetto, del resto, lo suggerisce: Kimera Evo 037. L'autentica evoluzione – come la definiscono i creatori – della vettura che negli anni '80 ha contribuito in maniera determinante a consolidare il mito della Lancia, capace di battere con quella trazione posteriore lo squadrone Audi che già intraversava a quattro ruote motrici. Il progetto nato dalla mente davvero vulcanica di Luca Betti e soci è veramente un'evoluzione estrema della Lancia 037 originale. Il nucleo di base è identico, visto che anche per realizzare questa vettura si parte dalla cellula originale di una Lancia Beta Montecarlo, ma tutto il resto è nuovo, ripensato, riprogettato, re-ingegnerizzato con conoscenze e tecniche attuali unite a un profondissimo rispetto dell'anima originale. Fosse un piatto, sarebbe la creazione di un grande chef "tradizionalmente attuale", ma trattandosi da una sportiva costruita in appena 37 esemplari è semplicemente un'opera d'arte che rappresenta perfettamente l'eccellenza dell'automotive italiano. Qualcosa di cui andare fieri, da non dimenticare mai. Che sia roba che emoziona lo si è visto più che bene anche al Montecarlo, dove la Kimera Evo 037, in livrea Pirelli per celebrare i 150 anni del costruttore di pneumatici milanese, ha dato spettacolo nello shakedown, guidata da Mario Isola con a fianco niente di meno di Petter Solberg.

UN MONTE D'EMOZIONI
All'ultima edizione del Rally di Montecarlo la Kimera 037 Evo, ha suscitato brividi ed emozioni durante lo shakedown. La vettura si è presentata in livrea Pirelli per celebrare i 150 anni del costruttore di pneumatici con nell'abitacolo un duo d'eccezione composto da Mario Isola e Petter Solberg

Questa 037 è molto più di una... Kimera

Kimera è il marchio che Luca Betti tiene con sé sin dalla sua carriera di pilota, quando con la sua Kimera Motorsport (in cui aveva coinvolto subito personaggi dal pedigree illustre come il mitico ex Abarth Franco "Inox" Innocenti) dava la caccia al Campionato Europeo (secondo assoluto nel 2011, terzo l'anno dopo, altri due quarti posti nel 2009 e nel 2010). Il pilota cuneese è sempre stato uno abituato a pensare fuori dagli schemi, capace di mettersi in gioco fin da giovanissimo all'estero, con l'ambizione di capire davvero cosa volesse dire girare il mondo di traverso, anche a costo di andare contro corrente. Finito l'impegno con le corse, ha convertito il team in una bellissima azienda che nel giro di poco tempo è diventata un punto di riferimento assoluto per il restauro e il recupero delle Lancia sportive degli anni '80. In Kimera Automobili si sono ritrovati a lavorare alcuni dei migliori talenti espressi dal territorio torinese e il progetto Evo 37 è stato alla fine il frutto di un impegno durato anni, alimentato dalla Passione. A un primo sguardo non ci sono dubbi: la Kimera Evo è una 037 a tutti gli effetti. È una 037 vera, ma diversa, dall'identità indiscutibile ma al tempo stesso cresciuta, rinnovata, ringiovanita. Talmente perfezionata da essere quasi più vera dell'originale. Le forme, disegnate direttamente da Luca Betti, sono le stesse, ma con qualche muscolo in più, con i passaruota allargati ispirati alla Delta e il cofano bombato al centro. Di allora – ma di adesso vista la tecnologia full led – i fari circolari anteriori e posteriori, assolutamente inconfondibile lo spoiler posteriore che sovrasta un retrotreno dove il profilo estrattore inferiore parla la lingua delle supercar. Tecnicamente la Kimera Evo 37 nasce dallo stesso seme: la base di partenza è infatti la cellula centrale di una Lancia Beta Montecarlo originale, cui sono stati installati i due telai tubolari anteriori e posteriori, che ora hanno anche una funzione portante. Questa soluzione telaistica, a detta dei progettisti, garantisce una maggiore rigidità torsionale, mantenendo comunque intatta l'impostazione tecnica originaria. La cellula d'origine diventa inoltre il guscio che racchiude il nuovo roll-bar, che protegge e irrigidisce tutta la vettura, ma che di fatto è invisibile in abitacolo. Anche le sospensioni, che ora hanno ammortizzatori specifici Öhlins, pur mantenendo lo schema originale, sono state interamente riprogettate utilizzando materiali nobili e tantissime parti ricavate dal pieno: mozzi, bracci, flange paiono usciti da un catalogo d'arte tanto sono perfetti. I freni sono Brembo, con dischi da 365 mm di diametro e pinze a quattro pistoncini, le gomme Pirelli da 18" all'anteriore e da 19" al retrotreno. Ma è sulla meccanica "calda" che la filosofia alla base della Kimera Evo 037 ha potuto davvero esprimersi al limite, con il coinvolgimento diretto di Claudio Lombardi. All'ingegnere alessandrino, padre dei propulsori della Lancia che tutto vincevano, non è parso vero di poter rimettere mano al quattro cilindri della "zero" per dargli tutto ciò che concede la tecnica attuale e che ai tempi poteva essere solo immaginato sulla carta. Al propulsore d'origine, lo stesso monoblocco di allora, gli uomini della Italtecnica con la supervisione diretta di Lombardi hanno applicato la doppia sovralimentazione secondo lo schema nato con la S4, ma rivisto in chiave moderna: turbocompressore centrifugo più compressore volumetrico tipo Roots dotato di elettrofrizione gestita elettronicamente. Il risultato è che ora il motore da 2.15 litri, con una gestione elettronica dedicata, eroga ben 505 cavalli, con 550 Nm di coppia, di cui 400 sono disponibili già ad appena 2.000 giri. Un mostro, in pratica. Accoppiato al differenziale autobloccante a lamelle che è integrato nel cambio a 6 marce meccanico (ma sarà possibile avere la vettura anche con il cambio elettro attuato e i paddles dietro il volante). Il prezzo di tanto splendore? Si parte da 480.000 euro. La macchina è stata presentata ufficialmente lo scorso anno al Festival of Speed di Goodwood, e delle 37 che ne verranno prodotte, molte hanno già trovato un acquirente. Alcune sono state destinate all'Italia, anche se il concetto davvero interessante è che Betti e soci ne avevano vendute cinque sulla carta, prima ancora che la vettura vedesse la luce, finanziando in questo modo tutto il progetto. ●

Evo 037 oltre l'immaginazione

LUCA BETTI RACCONTA COME È NATO E SI È SVILUPPATO IL PROGETTO. STORIA DI UN SOGNO DIVENUTO REALTÀ. «L'INGEGNER LOMBARDI SI È ESALTATO!»

Sulla tecnica e sulle forme della Evo 037 in fondo non serve dire troppo. Basta guardare per capire e soprattutto sentire cosa c'è sopra e sotto pelle. Ma per comprendere le ragioni e le emozioni più profonde che stanno dietro, che muovono e fanno nascere questa idea straordinaria, bisogna per forza parlare con chi, da lucidissimo visionario, questa 037 ha iniziato a immaginarla fino a farla reale. Luca Betti, classe '78, cuneese. Figlio d'arte, visto che il papà Andrea ci ha dato bene per anni coi traversi: *«Da pilota le soddisfazioni più belle mio padre se l'è tolte soprattutto con la Opel Kadett e con la Lancia Stratos, con cui ha corso davvero tanto. Con la 037 ha disputato appena un paio di gare, ma è quella di cui ho i ricordi più vividi, perché ero già un po' più grande. Dunque quella vettura ha avuto sempre un ascendente molto forte su di me»*.

- I ricordi, appunto. Che uniti alla passione vera e alla capacità di pensare in grande, creano le condizioni per osare…

«In realtà io sono il front man del progetto, ma attorno a me ci sono tanti collaboratori di altissimo livello che lo hanno reso possibile. Con me c'è Alessandro Bonetto, che ora è il mio capo tecnico e che quando correvo era un mio avversario visto che era meccanico del team Abarth. Da allora la nostra amicizia è andata avanti e abbiamo iniziato a lavorare insieme ai progetti di restauro delle Lancia anni '80. A lui si è aggiunto Carlo Cavagnero di Italtecnica (figlio di Mario Cavagnero, ndr). *Con questo trio abbiamo dato vita*

PROGETTATA IN TEMPO RECORD
Lo studio di fattibilità del progetto Kimera Evo 037 è iniziato nel 2018. La progettazione della vettura è stata portata avanti a tempo di record

a questo progetto. Siamo uniti da un profondo amore per lo stesso ideale e la stessa passione, con una conoscenza tecnica che ha generato quello che io reputo un bellissimo progetto».

- Quale è stata la fiammella originaria che ha alimentato l'idea?

«Lavorando sulle Lancia gloriose degli anni '80 abbiamo sempre visto come queste vetture fossero incredibilmente attuali e quanto sarebbe stato bello averle potute costruire con la tecnologia e gli strumenti di oggi. Nel mondo delle auto d'epoca si è fatta largo la filosofia del Restomod, cioè di trasformare le vetture con componenti moderne. Così noi abbiamo voluto dare un contenuto di questo tipo alla 037».

- Un concetto che avete estremizzato...

«Sì, abbiamo portato all'estremo il concetto, perché di fatto abbiamo creato quasi una vera e propria one-off, anche se prodotta in piccolissima serie, perché abbiamo sì tenuto il telaio originale dell'epoca, ma poi abbiamo rifatto tutto da zero sulla totalità dei componenti, con un sacco di parti ricavate dal pieno per le quali ci siamo ispirati direttamente alla filosofia di Horacio Pagani».

- Quanto è stato difficile trovare le 37 Beta Montecarlo donatrici?

«Non è stato tanto facile, perché in giro ce ne sono poche adatte. Fortunatamente la Beta Montecarlo non è rarissima, però è stato necessario trovare delle vetture adatte a diventare "donatrici", che fossero in condizioni sacrificabili senza che si dovessero rovinare vetture che invece meritavano la sopravvivenza. No, non è stato facile».

- Da quando avete iniziato a lavorare sul progetto?

«Abbiamo iniziato lo studio di fattibilità nel 2018, ma la vera progettazione e realizzazione della vettura è stata a tempo di record, tanto che quando lo racconto non ci credono, ma la verità è che abbiamo iniziato a progettare e costruire la vettura a settembre 2020».

- Coinvolgere l'ingegner Lombardi invece è stato facile?

«Prima ancora di Lombardi io avevo fortemente voluto con me, in Kimera Motorsport, Franco "Inox" Innocenti quindi io ho sempre attinto dal leggendario team Martini Racing. Con questo progetto l'ingegner Lombardi, fin dalla presentazione del primo modello statico cui è venuto accompagnato da Mario Cavagnero, ha subito mostrato un grande entusiasmo. Si è davvero esaltato nel poter ridisegnare il motore utilizzando le tecnologie moderne e dando sfogo a quello che all'epoca non poteva essere concepito. Poi abbiamo provato a coinvolgere anche Sergio Limone, che ha collaborato, è venuto a vedere la vettura ma si è lasciato prendere un po' meno la mano». ●

NEL MONDO DELLE AUTO D'EPOCA SI È FATTA LARGO LA FILOSOFIA DEL RESTOMOD, CIOÈ DI TRASFORMARE LE VETTURE CON COMPONENTI MODERNE. ABBIAMO VOLUTO DARE UN CONTENUTO DI QUESTO TIPO ALLA 037

LUCA BETTI

LA SCHEDA TECNICA DELLA KIMERA EVO 037	
Codice motore	KA - EVO37
Posizionamento	Centrale posteriore longitudinale
Layout	4 cilindri in linea
Tipo di Carburante	Benzina
Alimentazione	Elettronica Port Fuel Injection
Cilindrata	2.150 cc
Alesaggio per Corsa	85 x 95 mm
Valvole	16 Valvole
Distribuzione	DOHC 4 valvole per cilindro
Sovralimentazione	Turbocompressore centrifugo + compressore volumetrico tipo Roots dotato di elettrofrizione gestita elettronicamente
Lubrificazione	A carter secco con pompa olio triplo stadio
Raffreddamento	A liquido con pompa acqua comandata e elettronicamente
Intercooler	Aria/Acqua con pompa gestita elettronicamente
Accensione	Elettronica
Rapporto di compressione	7.5
Potenza massima	505 CV din @ 7000 - 7250 rpm
Coppia massima	550 Nm di cui 400 Nm @ 2000 rpm
Trazione	Posteriore - RWD
Cambio	6 marce + RM a comando manuale
Frizione	Bidisco a secco diametro 184mm con comando idraulico a pedale
Differenziale	Integrato nel cambio con autobloccante a lamelle
Numero Porte	2
Passo	2520 mm
Lunghezza	4055 mm
Larghezza	1905 mm
Altezza	1200 mm
Coefficiente di resistenza Cx	0,50
Freni Anteriore	Dischi autoventilanti a 4 pompanti (365 mm)
Freni Posteriori	Dischi autoventilanti a 4 pompanti (365 mm)
Pneumatici Anteriori	245/35 R18
Pneumatici Posteriori	295/30 R19
Peso	T.B.A.
Valore Peso / Potenza	T.B.A.

Scuola sotto zero

PICCOLI PILOTI CRESCONO A LIVIGNO NEL CENTRO TECNICO FEDERALE NEVE E GHIACCIO ACISPORT. IL DIRETTORE MARCO BARONICINI: «LAVORARE CON I GIOVANI DÀ ENORMI SODDISFAZIONI»

di **Dario Lucchese**

Nei rally e in pista si va forte, sui kart fai in fretta a diventare grande; ma la migliore scuola è quella delle ruote chiodate. Parola dell'avvocato da corsa Marco Baroncini, lui stesso già pilota di successo nelle categorie Turismo in cui ha conquistato otto titoli e dal 2014 direttore del Centro Tecnico Federale Neve e Ghiaccio promosso da Aci Sport. Dal freddo vengono a volte i più grandi campioni. E quella di Livigno è una vera e propria fabbrica di talenti sotto zero. Specialmente quando parliamo di baby driver. L'esempio è quello di Andrea Kimi Antonelli, vera rivelazione nell'edizione 2017; in tempi praticamente non sospetti, visto che l'emiliano ha poi compiuto un bel salto in avanti entrando nel programma ufficiale Mercedes-Amg e nelle grazie di Toto Wolff in persona, facendo il suo debutto in monoposto al termine della scorsa stagione. *«Col tempo abbiamo cambiato orientamento. Prima guardando ai piloti di età più avanzata e poi rivolgendoci ai ragazzini con l'obiettivo di insegnargli da subito le tecniche di guida».*

Per Baroncini non c'è alcun dubbio. *«Lavorare con i più giovani dà enormi soddisfazioni. È come insegnare a sciare a un bimbo di cinque anni e non a un ventenne. C'è una predisposizione superiore. E poi la maggior parte dei ragazzi possiede un controsterzo naturale. Con Andrea Kimi ci avevamo visto giusto. Ha dimostrato immediatamente di avere un carattere incredibile e un'ottima qualità che sono i genitori, attenti a non condizionare troppo il figlio».*

Ma di promesse dal centro di Livigno ne sono venute fuori tante. L'ultima è quella di Michael Patroclo Ider, bresciano classe 2009, che è stato scelto per prendere parte allo stage svoltosi a inizio gennaio. Nei kart ha fatto già vedere buone cose. Tre anni fa a Sarno, nella Wsk Euro Series si è presentato centrando nella finale della 60 Mini l'undicesimo posto assoluto su un totale di 122 partecipanti e ha poi concluso primo tra gli "under 10" nel tricolore

SPERANZA
Classe 2009, Michael Patroclo Ider, bresciano, è stato scelto per prendere parte allo stage che si è svolto a Livigno a gennaio

LA COSA PIÙ COMPLICATA OVVIAMENTE È STATO L'UTILIZZO DI FRENO E FRIZIONE. NEL CONTROLLO DEL MEZZO MI SONO INVECE TROVATO MOLTO BENE

MICHAEL PATROCLO IDER

a Siena. Suo nonno Ider, recentemente scomparso, è stato campione italiano della 125 nel '69. Insomma, buon sangue non mente. *«Mi ha indubbiamente colpito la sua sensibilità. Passando da una vettura meno veloce come la Subaru Impreza aspirata alla versione turbo e poi alle Mitsubishi, non ha mostrato alcun problema di adattamento. Lo stesso cambiando le gomme lamellari da 17" con quelle da 18" e quindi con quelle più strette del Mondiale, che ha saputo sfruttare al massimo in ogni condizione* - sostiene Baroncini - *Abbiamo cambiato il pneumatico e lui lo ha subito sentito, abituandosi al concetto che il veicolo che stai guidando è una parte essenziale di te; una componente che non va forzata, ma resa più veloce. E dire che quando è arrivato non sapeva neppure mettere in moto, come del resto è normale che sia per un ragazzo di quell'età»*.

Il primo corso è durato due giorni. Il terzo giorno è stato un prolungamento degli altri; un ultimo step di preparazione per fare da apripista alla gara dell'Ice Challenge che si è disputata il 16 gennaio. *«Sorprendente è anche la semplicità del linguaggio utilizzato da Michael per esprimere dei concetti abbastanza profondi dal punto di vista tecnico* - prosegue Baroncini - *Faccio un esempio: transitare dalle lamellari a una gomma stretta significa anche passare da un pneumatico che ha tanta deriva a uno che in curva scivola meno. Per lui, molto più semplicemente, il tutto si traduce con la sensazione che la vettura rimanga lì, incollata al terreno. Se riuscirà a mantenere la concentrazione che ha oggi, sicuramente sarà un altro talento di cui potremo presto parlare»*. Il 27 e 28 febbraio, il Centro Tecnico Federale Neve e Ghiaccio ospiterà i partecipanti all'ultima edizione Supercorso Federale, inclusi Antonelli e il figlio d'arte Brando Badoer.

I primi giri sul kart Michael Patroclo Ider li ha completati quando aveva quattro anni, per poi prendere parte al corso organizzato dalla Scuola Federale Aci Sport e debuttare in gara nella categoria Entry Level. A otto anni ha potuto esordire nella 50 Mini, passando successivamente alla 60cc e mettendosi in luce nella Wsk e nel Campionato Italiano. Nel 2022 il giovane bresciano fa il salto nella Ok-Junior, correndo con i colori della Crg.

«Il mio obiettivo è fare bene nei kart e appena possibile debuttare in Formula 4. A marzo compirò 13 anni e tra poco più di un anno conto di potere svolgere i primi test in monoposto».

- Il corso Neve e Ghiaccio ti ha dato l'opportunità di provare per la prima volta una vettura, domando i 200 cv della Mitsubishi su uno sfondo particolarmente impegnativo. Quali sono state le prime impressioni?

«Fin dall'inizio non mi è sembrato così difficile. La cosa più complicata ovviamente è stato l'utilizzo di cambio e frizione. Nel controllo del mezzo mi sono invece trovato molto bene».

- Quali consigli ti ha dato Baroncini?

«Di essere un poco più cauto quando affronto le curve».

- A quale pilota ti ispiri maggiormente?

«Sicuramente a Lewis Hamilton. Mi piace la sua storia, il fatto che la tenacia lo ha portato fino alla Formula 1 e quello che è riuscito a fare. Ritengo che sia il migliore in assoluto». ●

IN KART GIÀ OTTIME COSE
Michael ha già fatto vedere buone cose in kart e sogna le monoposto. Nel mese di marzo compirà 13 anni. Tra un anno potrebbe iniziare a effettuare i primi test con la F4

Fedeltà valore da veri miti della F.1

UN ALTRO DEI RECORD PIÙ CALDI E IMPORTANTI DI SCHUMI, STA PER CADERE NELLE MANI DI HAMILTON: QUELLO DEL MAGGIOR NUMERO DI GP DISPUTATI CON LO STESSO MARCHIO. LA CONTINUITÀ DI HAMMER CON LA MERCEDES STA DIVENTANDO PIÙ LUNGA DI QUELLA DEL KAISER CON LA ROSSA E QUESTO HA LE SUE BELLE IMPLICAZIONI. INOLTRE, ANDANDO AD ANALIZZARE LE COMBINAZIONI CASA-PILOTA PIÙ STABILI, NE ESCONO FUORI DI BELLE...

LEWIS HAMILTON ORMAI È PROSSIMO A BATTERE IL PRIMATO DI FEDELTÀ DI UN PILOTA ALLO STESSO MARCHIO IN F.1, SCAVALCANDO CON LA SUA LUNGA MILITANZA ALLA MERCEDES ADDIRITTURA LO SCORE DI MICHAEL SCHUMACHER IN FERRARI. ANDIAMO A SCOPRIRE LE IMPLICAZIONI DI QUESTO PRIMATO E LE STORIE PIÙ BELLE CHE AD ESSO AFFERISCONO...

IL BORSINO DELLA FEDELTÀ NEI GRAN PREMI

	Pilota	Costruttore	Stagioni	Numero di gare
1	Michael Schumacher	Ferrari	1996 - 2006	179
2	Lewis Hamilton	Mercedes	2013 - 2021	178
3	Kimi Räikkönen	Ferrari	2007 - 2009, 2014 - 2018	151
4	David Coulthard	McLaren	1996 - 2004	150
5	Felipe Massa	Ferrari	2006 - 2013	139
6	Jenson Button	McLaren	2010 - 2017	136
7	Nico Rosberg	Mercedes	2010 - 2016	136
8	Mika Häkkinen	McLaren	1993 - 2001	131
9	Jacques Laffite	Ligier	1976 - 1982, 1985 - 1986	132
10	Mark Webber	Red Bull	2007 - 2013	129

SCHUMI E HAMMER I FEDELISSIMI
Sotto, Schumi in trionfo con la Rossa e, sopra a destra, in compagnia di Lewis Hamilton, il quale, a destra, è in azione dietro alla Safety-Car ad Abu Dhabi 2021, e sotto, è in festa col casco donato dalla famiglia di Michael

di **Mario Donnini**

Guardando al futuro, appena riaccesi i motori, salirà alla ribalta quasi subito un nuovo e importantissimo primato che Lewis Hamilton, tornando in ballo potrà strappare a Michael Schumacher, ovvero il record dei Gran Premi disputati per la stessa Marca.
In testa adesso c'è Michael Schumacher, con centosettantanove gettoni di presenza nelle file della Rossa, in dieci anni solari secchi e undici stagioni, ovvero dal 1996 al 2006. Praticamente, nel secondo Gp della stagione, i due rispettivi cicli, quello di Schumi in Rosso e di Hammer con la Stella a Tre Punte, si staccheranno, permettendo all'inglese di prendere il largo e diventare il pilota più fedele di tutti i tempi alla Casa che gli ha fatto conquistare il maggior numero di titoli di tutti, ovvero sei su sette complessivi, ma tutti con lo stesso motore.
Diventa davvero interessante anche sottolineare un aspetto quasi incredibile, ossia che lo stesso Hamilton è anche l'unico pilota top nella storia della F.1 ad aver disputato tutti i Gran Premi della sua vita, dal debutto a oggi, ossia ben 288, sempre con monoposto dotate dello stesso propulsore ossia invariabilmente Mercedes, a rafforzare questo legame che ormai ha di tutto per ambire all'inscindibilità e alla fedeltà assoluta.

Quindi, anche se il suo primo titolo mondiale e le sei stagioni iniziali della sua carriera si sono svolte sotto le insegne McLaren e l'egida del suo amichevole scopritore Ron Dennis, a rombare magistralmente diretto dal suo talento è stato sempre e solo un propulsore marchiato dalla Stella a Tre Punte.
Ciò fa di Hamilton l'ultimo in termini di continuità ancora in atto, grande, forse per certi versi inimitabile, pilota-bandiera nella storia della F.1, anche se non certo il solo. Tanto da stimolare in materia una vera e propria rassegna alla caccia dei grandi fedelissimi della F.1 di ieri e l'altro ieri, con una grande prevalenza di piloti dell'era recente, primo perché ora si disputano più Gp, secondo perché la stabilità dei rapporti tra top driver e team sta diventando una costante tendenziale più praticata che in passato, quando c'erano senz'altro più fluidità, flessibilità e mobilità nei rapporti.

Occhio, perché Clark su Lotus è al 100%!

Tanto per cominciare, parlando in termini di percentuali, Jim Clark è il solo topman a disputare tutti i Gp della carriera su Lotus (72 su 72). Quindi le corse sono meno della metà degli altri big, ma lo scozzese è il solo fedele al 100% a team e telaio... Poi farà piacere rilevare che dopo i due grandi signori della F.1 Schumi e Hammer - ovviamente non è un caso che i due cicli più vincenti siano anche sinonimo di fedeltà da primato -, al terzo posto spicca "Iceman" in Ferrari, con due parentesi, la prima dal 2007 al 2009 e la seconda dal 2014 al 2018, più un epico titolo mondiale il primo anno in Rosso e una liberatoria vittoria a Austin, l'ultimo.

McLAREN CASA CHE AMA I PILOTI ASSAI FEDELI

La McLaren sfoggia una vera e propria predilezione per i piloti ultrafedeli. In alto ecco Hakkinen in volo, sotto Coulthard e, al centro, nell'altra pagina, i due in compagnia di Ron Dennis. In alto a destra, Button con la Casa orange-papaya alla sua ultima presenza in F.1, a Monaco 2017. In basso, Laffite, grande alfiere in Ligier dal 1976 al 1986, fatta salva la parentesi in Williams

Di certo per Kimi la lunga e felice caratterizzazione in Ferrari è una delle spiegazioni del fatto che se n'è andato alla fine della scorsa stagione dal Circus avendo attorno a sé l'aura del pilota più amato dai tifosi, a quota 151 Gp col Cavallino.

Spazio anche ai non iridati

Al quarto e quinto posto ci sono Felipe Massa e David Coulthard, con lo scozzese in verità davanti all'ex ragazzo d'origini italiane.
Coulthard inizia la sua carriera in F.1 nel 1994 col compito impossibile di sostituire Senna alla Williams, anche se troverà stabilità e maturità in McLaren correndo per Ron Dennis dal 1996 al 2004, con la sua stagione migliore nel 2001, da vicecampione del mondo, anche se staccatissimo dal solito Kaiser Michael Schumacher.
Per il resto, una carriera da dignitoso quasi-top driver per lo scozzese, perlopiù all'ombra e nei pressi del compagno di squadra Mika Hakkinen, pur

con 13 Gp vinti. Quanto a Massa, arriva alla Rossa come gregario di Schumi e ci resta fino a diventare l'assistman di Raikkonen e Alonso, anche se, francamente, il titolo mondiale 2008 l'avrebbe meritato davvero lui, non fosse stato per quel motore saltato in Ungheria, per il distributore portato quasi in pista a Singapore e per quel finale rocambolesco e bastardo a Interlagos, con quindici secondi da iridato e poi mezza vita di rimpianti, per colpa di Glock che presumibilmente ignaro fa passare Hamilton consegnandogli l'alloro.
Va be', è andata. E a Felipe restano i ricordi ma anche le cifre di un bellissimo rapporto in Rosso, che lo vede terzo fedelissimo di sempre a bordo di una Ferrari, con 139 Gp, che non è neanche così male.

Nico e Jenson a pari merito

Stranamente in sesta e settima posizione ci sono, a pari merito per titoli vinti, uno a testa, e Gp disputati con una stessa Casa, ovvero 136, Nico Rosberg e Jenson Button. Nico è in realtà il frangiflutti del team Mercedes al ritorno nei Gp, visto che guida per i tedeschi dalla prima stagione del nuovo ciclo a quella del mondiale vinto, dopo il quale si ritira, quindi dal 2010 al 2016.
Quanto a Jenson Button il discorso è diverso, perché a colpire è proprio la sua fedeltà alla McLaren, alla quale tuttavia approda subito dopo il titolo vinto con la BrawnGp nel 2009. Restando alla corte del team orange-papaya fino al 2017, con la sua presenza finale da panchinaro in campo in occasione del Gp di Monaco, in sostituzione di Alonso, impegnato a Indy.

Il gran rapporto di Jacquot con la Ligier

Tra i top ten della fedeltà l'unico degli Anni '70 in classifica - e il solo rappresentante della F.1 dei vecchi tempi - è Jacques Laffite, nelle file della Ligier dal 1976 - ovvero dal debutto del team francese in F.1 - fino al 1986, anno del suo grave crash al via del Gp a Brands Hatch nel quale accusa fratture agli arti inferiori ed è costretto a chiudere la sua carriera nel Circus iridato. È interessante notare che durante la sua parentesi in Ligier Jacques corre anche con la squadra che ha appena assunto la nuova denominazione di Talbot e poi, nel 1984 e nel 1985, disputa anche due stagioni molto sfortunate e anonime nelle file della Williams, per la quale aveva corso pure nel lontanissimo 1975, a testimonianza di una propensione del francese ad avere solo rapporti lunghi e duraturi.

COMBINAZIONI FORTISSIME
Sopra, Webber su Red Bull, in alto Rosberg su Mercedes e, a sinistra, Raikkonen e Massa su Ferrari nel magico Gp del Brasile 2007. Più in basso, i due in compagnia di Jean Todt sul podio del trionfo Rosso a Interlagos

Mika Hakkinen superstar

Non finisce qui, perché tra i magnifici dieci della stabilità c'è Mika Hakkinen, due volte campione del mondo, nel 1998 e nel 1999, sempre con la McLaren-Mercedes e pure lui pupillo di Ron Dennis. Non solo: a colpire molto è anche un altro aspetto di questa analisi, che vede tre fedelissimi in casa di Ron Dennis e altrettanti a Maranello, a dimostrare che i due più classici tra i top team sono anche quelli che tendono a tenere legato un pilota più a lungo.
In ogni caso, la iperfedeltà è ormai un post-requisito tipico delle grandi squadre dell'era moderna, che se mettono sotto contratto uno bravo, poi tendono e pretendono di mantenerlo nei ranghi praticamente a vita.

Mark Webber, l'uomo Red Bull

Curiosamente, a chiudere la top ten di sempre dei piloti in saecula fidelis è l'australiano Mark Webber, classico alfiere in casa Red Bull, dal 2007 al 2013, quindi in pratica per ben 129 Gp, prima del suo ritiro dalla F.1 per correre con la Porsche nell'endurance. Ebbene, Webber non solo resta nella storia come il primo driver che regala la vittoria in un Gp per la squadra "no limits" in Germania nel 2009: nella stagione successiva tutto sembra far pensare a lui pure come possibile primo campione del mondo nel segno del Toro. Poi, un'uscita di pista in Corea a pista bagnata e un famosissimo pit-stop chiamato male a Abu Dhabi - che trascina nei guai, ahinoi, pure il ferrarista Alonso e tutto il cucuzzaro -, consegnano il titolo a un incredulo e lanciatissimo Sebastian Vettel che da lì in poi darà vita, a sua volta, a un fortunatissimo ciclo, facendo suoi ben quattro titoli mondiali consecutivi correndo per le monoposto di Adrian Newey motorizzate Renault.

Un alloro particolare ma premiante

In ogni caso, comunque la si guardi, questa è una classifica premiante assai, perché esalta e valorizza rapporti diventati stabilissimi e quasi infiniti all'interno della categoria automobilistica e sportiva tra le più tirate, cangianti ed estreme per intensità della sfida, durata dei rapporti - mai garantita e sempre ancorata ai risultati e alla consonanza con la squadra rispettiva -. Pertanto essere o diventare il migliore dei fedelissimi, anche in termini quantitativi, significa non solo aver vinto tanto ma anche aver costruito un qualcosa di davvero grande, capace di durare felicemente, a sfidare non solo gli avversari e i cronometri, ma anche le decadi e il tempo che inesorabile passa. ●

La breve favola Iso Rivolta in F.1

LA PICCOLA CASA ITALIANA NEL BIENNIO 1973-1974 DÀ VITA A UNA STRETTA COLLABORAZIONE CON FRANK WILLIAMS, PORTANDO IL SUO MARCHIO IN F.1 E DANDO IL NOME A MONOPOSTO DOTATE DEL CLASSICO COSWORTH DFV. IL PRIMO ANNO I RISULTATI SONO BUONI E IL SECONDO ARRIVA ARTURO MERZARIO, TRANSFUGA DALLA FERRARI, PORTANDO UNA VENTATA DI BRIO E COMPETITIVITÀ. ECCO IL "FANTINO" RACCONTARE LE SUE INCREDIBILI PRODEZZE CON LA IR03

di **Mario Donnini**

LA ISO-RIVOLTA IN F.1 BALLA DUE SOLE ESTATI, NEL 1973-1974, TUTTAVIA COLLABORANDO CON NOMI IMPORTANTI QUALI FRANK WILLIAMS, LA MARLBORO E ARTURO MERZARIO. OTTENENDO COME MIGLIOR RISULTATO UN QUARTO POSTO DEL FANTINO IN OCCASIONE DEL GP D'ITALIA 1974, A MONZA. ECCO IL RACCONTO DEL PILOTA ITALIANO, CHE DESCRIVE UN'AVVENTURA COMUNQUE MEMORABILE...

UNA STORIA TANTO ITALIANA E BELLA

Sopra, Arturo Merzario nel 1974 in compagnia di Frank Williams, suo team boss alla Iso Rivolta-Marlboro. A sinistra, il marchio del team e l'espressione sorridente di Piero Rivolta, colto in un'immagine recente. Nell'altra pagina, Arturo Merzario con la Iso Rivolta-Marboro IR02 nel Gp del Sudafrica 1974, quello della pole scippata, davanti alla McLaren M23 del futuro campione del mondo Emerson Fittipaldi

Purtroppo non c'è presenza più misconosciuta e ingiustamente ignorata di quella della italianissima Iso-Rivolta in F.1, nel periodo 1973-1974. Biennio che porta nei Gran Premi a tutti gli effetti il valente marchio tricolore con sede a Bresso, in provincia di Milano, associato direttamente all'ancor giovane e acerbo Frank Williams, poco più che trentenne, con la consulenza tecnica del trentasettenne ingegnere Giampaolo Dallara.

Ma lasciamo che sia la punta di diamante di quella squadra, Arturo Merzario, classe 1943 a raccontare il tutto. «*Il discorso è semplice. Piero Rivolta, patron con la sua famiglia della Iso, azienda automobilistica che sta realizzando vetture davvero interessanti e di classe, nel 1973 decide di entrare in F.1 e si associa con Frank Willliams, il quale era reduce dall'avventura con Alejandro De Tomaso, iniziata e finita nel 1970 a seguito dell'incidente che porta alla morte di Piers Courage nel Gp d'Olanda, e da quella con la Politoys, che aveva dato nome e marchio alla F.1 di Williams per il 1972. Vettura che viene riutilizzata a inizio stagione 1973 dandogli il nome di Iso-Marlboro, in attesa che arrivi la macchina nuova. E mentre accade tutto questo, io sto ancora correndo per la Ferrari, appunto in un 1973 che passerà alla storia come uno degli anni più tribolati per la Rossa. Intanto il team Iso-Marlboro debutta ufficialmente e non va neanche male. Il primo pilota è il neozelandese Howden Ganley mentre sulla seconda macchina, come costume degli inglesi e del giovane Frank Williams in particolare, si alterna, dopo Nanni Galli che corre per un paio di gare, un bel gruppo di piloti paganti. Per il momento io vedo le cose dall'esterno e basta, perché ho ben altri problemi. A fine '73 in Ferrari arriva Luca Cordero di Montezemolo, da me caldeggiato, a fare il direttore sportivo e dalla Brm viene convocato Clay Regazzoni, il quale, evidentemente poco contento di correre insieme a me, visto che con i prototipi sono più veloce di lui, consiglia la Rossa di ingaggiare il giovane compagno di squadra Niki Lauda, ritenuto da lui inoffensivo. Così non sarà e io, nel frattempo, sono costretto a cercarmi un'altra squadra. E, alla fine, tra tutte scelgo proprio la Iso-Marboro*».

Un avvio entusiastico

In realtà la vettura si chiama ufficialmente Iso Rivolta-Marlboro, anche se curiosamente le monoposto dal 1973 al 1974 avranno una doppia denominazione, poiché per deferenza verso il costruttore italiano verranno chiamate IR01, IR02 e IR03, mentre lo stesso Frank Williams gli darà

parallelamente le sigle autonome di FW01, quindi di FW02 e FW03. Ciò in quanto a sua volta lui si sente già Costruttore a tutti gli effetti anche se in quel momento è più agitatore di uomini e capitali altrui, mettendo di suo, a Reading, a due passi dall'aeroporto di Heathrow, solo un capannone affittato quale sede del team.
La squadra parte appunto con un contratto biennale di sponsorizzazione Marlboro - che in quel 1973 finanzia ancora pure la Brm -, con Howden Ganley come primo pilota, dopo aver collaudato la FX3 ex Politoys a Goodwood nell'ottobre 1972, mentre Nanni Galli viene annunciato dalla Marlboro stessa con tanto di conferenza stampa il 10 gennaio 1973 a Ginevra, presso l'Hotel Intercontinental. Sulle prime il colore è un misto tra il rosso Marlboro e il british racing Green, poi l'orribile contrasto viene risolto a metà stagione con la prevalenza bianco-rossa. Si inizia con le ex Politoys, quindi dal Gp di Spagna '73 arriva la IR01 disegnata da John Clarke, un ex tecnico March che si limita a realizzare un telaio conforme alle nuove regole che disciplinano per motivi di sicurezza le strutture deformabili della monoposto, coi radiatori dietro le ruote più freni outboard anteriori e inboard posteriori. Quanto a cambio e motore, si ricorre al supermercato F.1, col classico Cosworth Dfv accoppiato al cambio Hewland Fg400.

La Iso in testa al Gp Usa 1973, ma...

Al Gp del Brasile 1973 Ganley è buon settimo - al tempo prendono punti solo i primi sei -, quindi con la nuova IR01 è buon decimo a Montecarlo. A fine stagione un sesto posto in Canada, a Mosport, salva la stagione di Ganley, portando un pesantissimo punto iridato, mentre al Gp Usa al Glen, per un errore d'entrata di una Safety-Car, la prima della storia in F.1, a un certo punto proprio Ganley con la Iso Rivolta viene clamorosamente annunciato al comando del Gran Premio, anche se poi la cosa rientra (era un errore), ma suscita il suo bel clamore, in quella che passa alla leggenda come la gara più confusa e dall'esito misterioso in oltre settantanni di vita del Circus iridato.

GANLEY, IL PRIMO CAPOSQUADRA NEL 1973
Gp Canada 1973: Ganley su Iso n.25 lotta con Merzario, ormai alla fine dell'avventura in Ferrari. Con l'altra Iso è Schenken. Sotto, ancora Ganley

Molto sfortunata la partecipazione di Nanni Galli, il quale con la ex Politoys è nono in Brasile e con la IR01 undicesimo in Spagna, ma poi si infortuna provando un prototipo a Vallelunga e quindi il 13 giugno 1972 in una conferenza stampa annuncia il suo definitivo ritiro dalle corse.
La seconda Iso diventa quindi una specie di taxi, nel quale si paga, si sale e si scende, ospitando in successione piloti comunque più che validi quali Tom Belso (nessun risultato), Henri Pescarolo (decimo al Nurburgring), Graham McRae (ritirato a Silverstone), Gijs van Lennep (a punti a Zandvoort), Tim Schenken (14esimo a Mosport) e Jacky Ickx (settimo a Watkins Glen), appena licenziato dalla Ferrari.
Il miglior risultato della seconda Iso è tale e quale a quello della prima, con un bel sesto posto di van Lennep nel suo Gp di casa, in Olanda. In altre parole, un'annata da sette più, considerando i capitali e l'esperienza in ballo, poca roba tutt'e due...

NEL 1973 CON NANNI GALLI E JACKY ICKX
Sopra, Nanni Galli, che corre con la Iso nella prima metà del 1973. A fine stagione arriva quindi Jacky Ickx, subito dopo la rottura con la Ferrari: in alto a destra, vediamo il belga in pit-lane, con Ron Tauranac (tecnico consulente della squadra) e con il team boss Frank Williams. In basso, ancora Jacky Ickx in azione con la Iso-Marlboro

Merzario su Iso in auto e... moto!

E qui entra in ballo Arturo Merzario e tocca a lui rivelare, quasi mezzo secolo dopo, i perché e i per come, con tanto di retroscena: «*Nel 1973 avevo cominciato a guardarmi attorno molto presto, perché alla Ferrari, appunto, tirava una cattiva aria. Già a Montecarlo, nella suite dell'Hotel de Paris ero stato ricevuto in gran segreto da Lord Louis Stanley, il quale mi aveva proposto un contratto per il 1974. Fatto sta che avevo provato la Brm a fine stagione, ma l'impressione era stata tutt'altro che buona. A peggiorare le cose c'era anche l'indiscrezione che la Marlboro avrebbe lasciato da lì a poco la Brm per andare alla McLaren, continuando a supportare nel frattempo la Iso. Interessante. Ed è lì che Lucio Bruschi - un personaggio incredibile che nel furgone portava pezzi di ricambio da corsa insieme a quarti di bue -, mi dice:* "senti, Arturo, ma perché non vai a correre col Frank Williams che schiera le Iso?"*. Ué, io col Frank avevo già corso nel 1971, alla Temporada F.2, iniziando a Porto Alegre, il giorno in cui il povero Giovannino Salvati era morto in un incidente di gara, quindi perché no? Troviamo l'accordo subito e nella squadra mi trovo a meraviglia. E ti racconto una cosa incredibile, che mi fa quasi venire i brividi. Sai, io in gioventù, nei miei venti anni, con la Iso avevo già corso, ai tempi in cui ero ancora un centauro e gareggiavo su due ruote. In poche parole, ho partecipato a diverse cronoscalate in sella a una Iso bicilindrica, correndo contro Giacomo Agostini, che ha un anno più di me, quando Mino sfrecciava ancora con una Morini privata. Ebbene, penso d'essere uno dei pochissimi piloti di F.1 che hanno corso nei Gran Premi con la stessa marca con la quale avevano gareggiato anche su due ruote... Naturalmente Piero Rivolta stava utilizzando la F.1 portando avanti il marchio di suo padre Renzo come cassa di risonanza commerciale e vetrina promozionale per le sue bellissime vetture*».

Bambole, non c'è una lira

Detto questo, passiamo agli aspetti meno poetici e più pratici dell'impegno Iso Rivolta-Marlboro Williams nei Gran Premi 1974, ovvero? «*Be', noto un solo problema ma grosso: non c'è una lira. Cioè, arrivo e trovo che la macchina va meravigliosamente, tanto che siamo subito velocissimi, con le gomme Firestone che performano alla grande, ma mi rendo conto che da lì in poi lo sviluppo non ci sarà e progressivamente le cose potranno solo andare peggio*».

E Piero Rivolta veniva ai Gran Premi? Quale era il suo apporto? Metteva solo il nome o il suo coinvolgimento va riconsiderato? «*No, un momento. Il vero patron del team era Piero Rivolta. E veniva a quasi tutti i Gran Premi, portando a volte anche la moglie. Frank Williams, come lo era stato anni prima alla De Tomaso F.1, era il diesse e il factotum organizzativo della squadra, ma nient'altro. Poi, certo, Piero Rivolta amava restare un passo indietro e con molto stile preferiva non entrare nel merito delle decisioni tattiche o gestionali della squadra, peraltro molto italiana, sì lo confermo, grazie anche al bell'aiuto dell'ingegner Dallara. In ogni caso il novantanove per cento dei briefing tecnici te li racconto in due righe perché duravano dieci secondi. Io ogni volta prendevo da parte il Frank e gli dicevo:* «Guarda, se vogliamo stare nelle prime tre file dello schieramento di partenza bisogna fare questo, questo e questo». *Lui prendeva nota, ci pensava su un secondo, e, serissimo, rispondeva inesorabile:* "Mi spiace, Arturo, hai ragione, ma non possiamo fare ciò, perché non ho una sterlina". *Fine del briefing*».

QUANDO MERZARIO COLPÌ PICCININI

Sopra, la fase più drammatica del Gp di Spagna 1974 con Merzario che per un'avaria all'alettone della sua nuovissima Iso Rivolta IR03 esce di strada falciando il fotografo Giancarlo Piccinini e altre due persone, fortunatamente con conseguenze non irreparabili. Nell'altra pagina, in alto, Pescarolo con la Iso-Marlboro nel Gp di Germania 1973 al vecchio Nurburgring e, in basso, van Lennep, gran sesto in Olanda. Infine, ecco Merzario nel 1974 coi meccanici Iso ai box

Eppure il Fantino sfreccia!

Sarà, ma in pista Arturo Merzario disputa una delle sue stagioni più belle in Formula Uno, viaggiando spesso tra i grandi con prestazioni che fanno accaponare la pelle tanto paiono estreme e scintillanti. «*Mi fa piacere che lo sottolinei, perché io penso che quel 1974 con la Iso-Marlboro fu un'annata favolosa in termini di competitività, anche se poi i risultati concreti furono molto al di sotto dei meriti e dei valori da noi espressi, anche se nella gara di Brasilia non valida per il mondiale son buon terzo*». Eppure in Sudafrica... «*Taci, che in Sudafrica, ancora con la macchina vecchia ho la pole position*». Be' no, le statistiche mica dicono questo, quella pole è ufficialmente di marca Ferrari... «*E ti credo, perché non sai il retroscena. Le qualificazioni stanno finendo, io sono al comando con la Iso-Marlboro e mezzo mondo della Formua Uno sta strabuzzando gli occhi, perché non v'è spiegazione umanamente possibile nel vedere che quella macchina la quale Emerson Fittipaldi aveva soprannominato simpaticamente "The Tank", ovvero il carro armato, adesso sta davanti a tutti, pure davanti al cam-*

pione brasiliano, sissignore. Ed ecco che ti arriva il Luca Cordero di Montezemolo che va a parlare e a protestare coi marshal e il direttore di corsa tanto che dopo un po' di bel discutere loro decidono di assegnare la partenza al palo alla Ferrari di Niki Lauda. Con l'Arturo che era il vero poleman in seconda fila, solo col terzo tempo, a due decimi dalla Rossa. Puoi immaginare quanto mi siano girate le eliche, perché per me e per la Iso partire in pole position avrebbe significato tanto, il premio di una vita e invece... Va be', è la vita, ho perdonato tutti, se son qui vivo e vegeto a parlarne con te, vuol dire che mi è andato tutto bene! Comunque a Kyalami in gara arrivo sesto malgrado un motore sottopotenziato».

La paura di Jarama 1974

La Iso-Marlboro IR03 o la Williams Fw03 che dir si voglia, ossia la Iso più nuova e competiva, nasce nel 1974 dal tecnigrafo di John Clarke, realizzata in esemplare unico e debutta in gara a stagione inoltrata, il 28 aprile 1974, con Arturo Merzario medesimo al volante, nel Gp di Spagna a Jarama, con un ritiro per incidente.

Un episodio passato alla storia della F.1. In fondo, siamo di fronte a uno dei crash più spettacolari e indimenticabili nella storia dei Gp, fortunatamente privo di conseguenze irreparabili. Anche se la paura, sulle prime, è tanta, perché il fotografo Giancarlo Piccinini finisce sotto la Fw03, che ha scavalcato il rail, ormai fuori controllo.

Ma entriamo in diretta nella scena, rivivendola dall'abitacolo col grande Arturo: «*Sto disputando una gara fantastica, guidando ai massimi, dopo che pochi giorni prima ho vinto la 1000 Km di Monza con l'Alfa Romeo, in coppia con Mario Andretti. Sono in stato di grazia, ecco. Nel Gp di Spagna ho il podio in vista, anche se siamo al 37esimo giro e quindi neanche a metà gara. Arrivo al tornantino e davanti a me ho una Uop-Shadow, quella di Jean-Pierre Jarier, la tocco e mi parte via un baffo. Prima seconda, terza e quarta marcia su per la salita, poi c'è un'impegnativa curva a sinistra, ma, non avendo il baffo, decollo, scavalco il rail e stendo non meno di tre-quattro persone, per fortuna senza uccidere nessuno. Scendo sgomento e trovo l'amico Giancarlo Piccinini dolorante sotto la macchina e mi tolgo il casco per capire le sue parole disperate:* "Arturo, mi raccomando, salviamo almeno le macchine fotografiche"».

La IR03 e il giorno di gloria a Monza 1974

La Iso-Marlboro IR03/Fw03 vanta potenziale, ma la squadra di Frank Williams non ha il becco d'un quattrino per sviluppo e manutenzione. Così Merzario mediamente va come una scheggia, ma qualcosa si rompe sempre e in otto gare c'è solo un traguardo, con un nono posto in Francia, a Digione.

La sfortuna in ogni caso ci si mette alla grande, visto che Arturo è fuori a Monaco, causa una mega-collisione al primo giro, e quindi non corre in Svezia perché precedentemente infortunato alla 1000 Km di Imola, dove si è rotto un dito.

Tuttavia il giorno del riscatto arriva a Monza 1974, nel Gp d'Italia. Sentite Arturo: «*Al via slitta la frizione e parto ultimo, ma da lì in poi pianto un garone tutto di rimonta, tanto da arrivare nel finale a un soffio dal podio, che, con un paio di tornate in più, avrei artigliato di sicuro. Alla fine*

sono quarto e mi fanno salire lo stesso sul podio, quale pilota più combattivo della giornata. Frank Williams è alle stelle: vinciamo 22mila dollari, che per lui rappresentano la sopravvivenza del team». Per la seconda macchina, stessa storia dell'anno prima, con una girandola di piloti ad alternarsi nell'abitacolo. Nell'ordine, Tom Belso, Gijs van Lennep, Richard Robarts, Jean-Pierre Jabouille e Jacques Laffite.

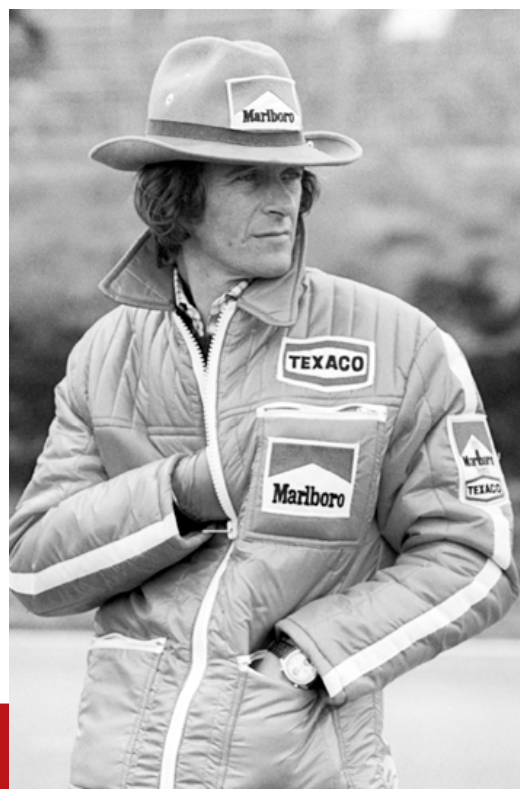
L'affidabilità la piaga della Iso

In realtà se si pone lo sguardo ai motivi dei ritiri di Merzario con l'Iso durante la stagione 1974, c'è da rimanere male, perché a turno gli vanno kappaò il motore, il comando dell'acceleratore, un alettone, un semiasse, il cambio, la pressione del carburante, la tenuta di strada e infine l'estintore che azionandosi inavvertitamente causa un corto circuito elettrico... «*E mettici anche la ragione più importante di tutte, ossia il mancato sviluppo delle gomme Firestone, perché la Casa di pneumatici sa benissimo che si ritirerà dalla F.1 a fine anno e da metà stagione smette del tutto di far evolvere mescole e coperture, lasciandoci quindi in braghe di tela. Eh, purtroppo quella è un'annata tutta da riscrivere e rivalutare alla luce di quanto accade. Con maggior buona sorte e qualche dollaro in più da quella squadra si potevano tirar fuori grandissime cose, credimi, anche perché a quei tempi, modestia a parte, in macchina andavo come un treno, in qualsiasi categoria, ovviamente F.1 compresa*».

A MONZA 1974 MERZARIO È SUL PODIO DA QUARTO!
Benché quarto, dopo un'incredibile rimonta con la Iso Rivolta, Merzario sale pure lui sul podio a Monza, nel Gp d'Italia 1974, sopra, in compagnia dei primi tre ovvero Peterson, Fittipaldi e Scheckter. In quell'occasione il comasco viene premiato, e a ragione, come pilota più combattivo della gara. Nell'altra pagina, il "Fantino" in azione e nell'abitacolo con la Iso-Marlboro e, in basso, in posa gloriosamente napoleonica

Il tramonto dell'avventura Iso in F.1

E poi, un brutto giorno, il bel sogno della Iso Rivolta finisce e non solo per quanto riguarda la F.1... «*A seguito del rastrellamento delle quote azionarie in borsa da parte del finanziere italo-americano Ivo Pera, uno molto vicino a Lee Iacocca, la società era entrata in crisi, anche a causa di operazioni di mercato non felici, che non avevano niente a che vedere con la famiglia Rivolta. Così il 31 dicembre 1974 si arrivò alla cessazione della produzione automobilistica e ovviamente anche alla fine della partecipazione al mondiale di F.1. E fu un peccato perché io della famiglia Rivolta conservo un bellissimo ricordo*».

E cosa c'è dipinto, sul sipario di questa storia? «*Due cose, direi. La prima è che Frank diventa proprietario di tutto il materiale, ossia telai, ricambi e motori, che erano rimasti nel suo capannone di Reading, tanto che dal primo Gp 1975, per la prima volta nella storia della F.1, le sue monoposto si presentano al via con la denominazione di Williams Fw03. La seconda riguarda me e la bellissima Iso Rivolta Fidia, macchina di gran prestigio, praticamente una presidenziale, dotata di un motore V8 ad aste e bilancieri che m'era stata affidata in uso da Piero Rivolta e dal suo direttore generale Piero Sala. Ebbene, poco dopo la fine della Iso mi viene a cercare il curatore fallimentare che rivuole la macchina, ma io gli dico che la considero un acconto al mio stipendio che devo ancora percepire, perché Frank non mi ha pagato. Il curatore mi risponde che a lui di questa cosa non frega niente, che io mi devo tenere i miei debiti e che devo restituire senz'altro la macchina entro due giorni. Bene. Allora l'indomani vado in un bel posto in cui ho un muro dietro di me e uno davanti: faccio tre volte retromarcia e la picchio ben bene, poi lo stesso capita nel muro davanti. Quindi chiamo il curatore e gli dico:* "Venga pure a prendere la sua Iso e vedrà che la trova bella scatolata". *Se un gran signore come Piero Rivolta fosse rimasto in sella alla sua Casa, cose del genere non sarebbero mai successe. E, al di là di questo, la Iso-Marlboro è uscita a testa alta dal mondiale di F.1*» ●

Fenici atto II

PER IL SECONDO ANNO DI FILA IL PILOTA TESTIMONIAL DI AUTOSPRINT E AUTO AL VIA DELLA CARRERA CUP

di **Gianluca Marchese**

Da pilota testimonial di Autosprint è Francesco Maria Fenici al volante della nuova 911 Gt3 Cup di casa Porsche una delle prime conferme in arrivo dalla Carrera Cup Italia, il monomarca tricolore che il driver della FF Motorsport affronterà per il secondo anno consecutivo partendo da un concetto preciso: «*L'obiettivo è restare protagonisti nel mondo Porsche*». Idee chiare e il desiderio di migliorarsi sono state la base da quando, nel 2019, ha intrapreso la carriera automobilistica e ora che il livello e il contesto si sono fatti decisamente più intriganti non è il caso di abbondare con la pretattica, anche se in una stagione di grandi cambiamenti come quella in arrivo ogni passo andrà ben calibrato.

RICOMINCIA L'AVVENTURA Ricomincia l'avventura per il nostro pilota testimonial Francesco Maria Fenici che per il secondo anno consecutivo disputerà la Porsche Carrera Cup

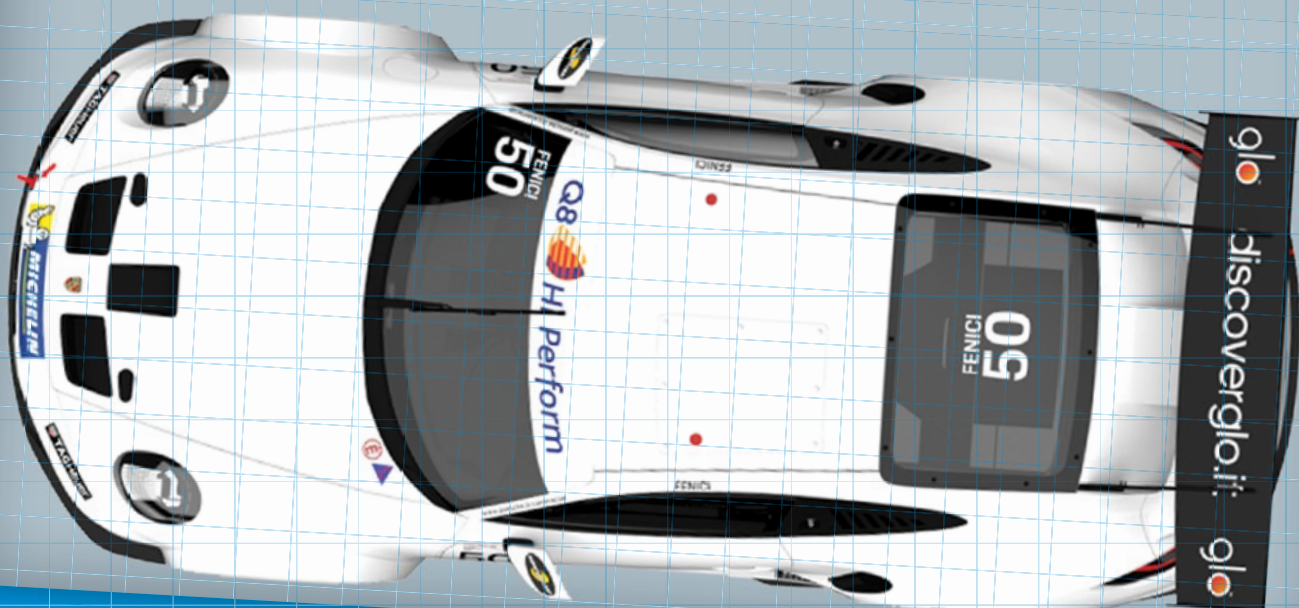
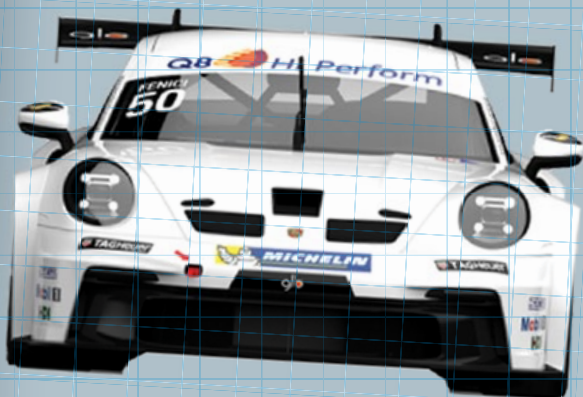
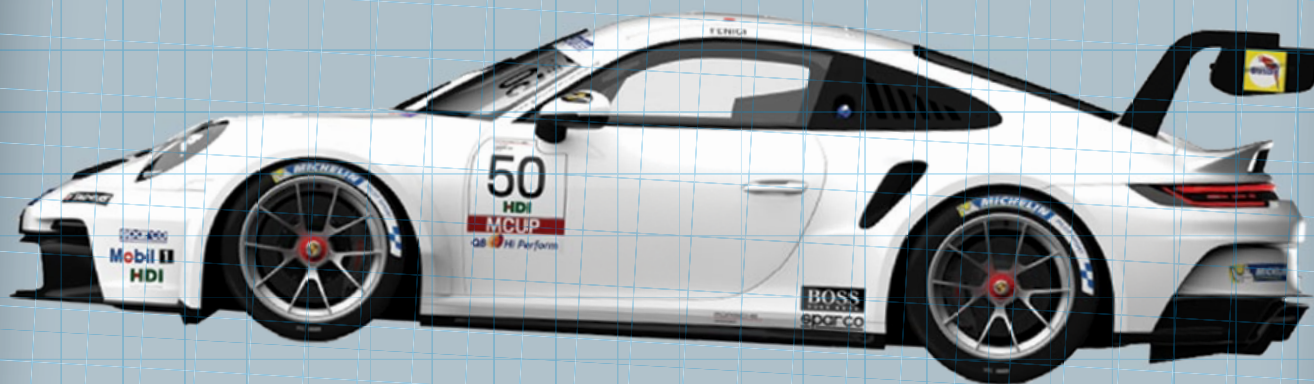
> IL 2022 È LA MIA QUARTA STAGIONE NELLE COMPETIZIONI E LA MIA QUARTA CON UNA NUOVA PORSCHE
>
> FRANCESCO MARIA FENICI

In attesa di scendere in pista, il contest per la livrea 2022 della sua vettura, schierata dal team AB Racing - Centri Porsche di Roma, è già pronto qui a fianco a disposizione di lettori e appassionati e, oltre che vedersela con i rivali della Michelin Cup, il driver laziale sa che quest'anno la prima sfida sarà proprio quella di familiarizzare con la nuova "Cup" tedesca.

Fenici potrà provare l'evoluto modello 992 dopo la consegna ai team, ormai imminente: «*La macchina* - commenta lo stesso Fenici - *è nuova quasi per tutti. Mi aspetto che i team che lo scorso anno l'hanno schierata in Supercup o Francia siano un po' avvantaggiati nelle prime gare, noi dovremo essere bravi a iniziare a lavorarci su nel migliore dei modi. Non vedo l'ora! Sono davvero felice di questo nuovo inizio e di poter confermare gli impegni con la squadra*». L'attitudine di familiarizzare con un'auto da corsa è in verità ormai "cara" a Fenici, che la spiega così: «*Il 2022 è la mia quarta stagione nell'automobilismo e la mia quarta con una nuova Porsche! Ho iniziato dalla Cayman, poi sono passato alla Cayman nuova* (con vittoria del titolo GT4 nella Porsche Sports Cup Suisse 2020, ndr)*, quindi l'upgrade sulla 911 e ora questo ulteriore passo in avanti. Si tratta quindi di ripartire da zero ancora una volta. Nella seconda metà del 2021, quando ho iniziato a capire la macchina, hanno iniziato ad arrivare i primi risultati* (3 vittorie tra Vallelunga e Franciacorta e terzo posto finale in Michelin Cup, ndr), *ora speriamo di capirla prima. Di sicuro dopo i test avrò le idee più chiare*».

Ad attenderlo ci sarà un'edizione della Carrera Cup Italia che inaugura un nuovo corso con l'aspettativa di confermare una griglia di almeno una trentina di vetture e con la novità di aver optato per non adottare più il sistema Abs sull'impianto frenante: «*Quest'anno* - conclude - *sarà ancora più agguerrito perché si prospettano ancora più contendenti per il titolo Michelin e sarà più complesso perché non utilizzeremo l'Abs, anche se, non avendo ancora testato, non ho un'idea precisa di quanto l'asticella si alzi realmente. Di sicuro, però, in questo senso sarà un'ulteriore sfida*». ●

DISEGNA LA LIVREA DELLA PORSCHE DI FENICI

Sulla rivista, il sito e i canali social ufficiali, Autosprint apre per il secondo anno di fila uno speciale contest per ideare e disegnare la livrea della Porsche 911 GT3 Cup di Fenici. Per inviare i propri progetti (info@ffmotorsport.com) i lettori hanno tempo fino a giovedì 3 marzo 2022. La livrea vincitrice sarà quindi realizzata sulla vettura e il vincitore sarà invitato alla presentazione di team e auto il 23 maggio a Vallelunga. L'iniziativa prevede anche la possibilità di fare un "hot lap" a bordo e un abbonamento gratuito di 12 mesi ad Autosprint.

APPLAUSI PER LA VICINANZA CON I TIFOSI A FIORANO

Ferrari dal volto easy

Sono appena rientrato da Fiorano. Dal primo test stagionale della Scuderia Ferrari. I piloti del Cavallino Rampante hanno avuto così la possibilità di tornare al volante di una monoposto di Formula 1 in vista del Campionato di Formula 1 2022. La Ferrari SF71-H del 2018 ha sfrecciato sul nastro d'asfalto della Pista di Fiorano che proprio quest'anno compie i suoi primi cinquant'anni con i due piloti titolari Charles Leclerc e Carlos Sainz ed il collaudatore Robert Shwartzman. Nella giornata di giovedì i drivers si sono avvicinati alle reti assiepate di appassionati che non sono voluti mancare all'evento. Ho avuto la fortuna di assistere al giro finale conclusivo della giornata e vedere che Charles (già la mattina Carlos) ha firmato gli Autografi a tutti i tifosi presenti. Anche io sono riuscito ad avere le mie due foto che ho scattato a Monza 2019 ed al Mugello 2020 che metto in allegato. Grazie, Ferrari! Un bel gesto di vicinanza verso i tuoi appassionati! In bocca al lupo per la nuova stagione e Forza Ferrari!

Riccardo Innocenti Firenze

SUL MONDIALE DI KEKE ROSBERG

A proposito di **F.1** datata 1982

Nella lista dei titoli mondiali F.1 "per caso" come Rosberg 1982 si possono aggiungere: Fangio 56 (cambio auto a Monza), Hawthorn 58 (gioco di squadra in Marocco), Surtees 64 (Messico, Bandini tampona Hill), Hulme 67 (gregario indisciplinato), Prost 86 (Adelaide, grazie gomme), Villeneuve 97 (Schumi maldestro), Raikkonen 07 (San Paolo, ultimi km), Hamilton 08 (idem). E Verstappen-Hamilton 21? Ognuno ha le sue idee….

Paolo Poletti

EMOZIONE CHE NON FINISCE

Il piacere del **ferrarista**

Era il 9 settembre 1967. Avevo 12 anni e, accompagnato da mio padre e da mio fratello più grande, visitavo per la prima volta la Ferrari. Subito dopo l'ingresso, sulla destra sotto una tela cerata blu, c'era la 312 n. 18 di Bandini bruciata a Montecarlo. Nel reparto corse c'erano le due P4 sui cavalletti; erano quelle di Daytona e di Monza. I meccanici le stavano smontando. Che emozione! Ancora oggi, a 66 anni, è un ricordo come se fosse ieri....

Claudio Arcangeli

È PIACIUTO IL PEZZO DI DANIELE SGORBINI

Audi elettrica ben raccontata

Sono un appassionato di Endurance, però scrivo per l'articolo apparso su Autosprint n° 52 sull'Audi Rs Q e-tron. Gradirei inoltrare i miei complimenti al signor Daniele Sgorbini per l'articolo, scritto in maniera splendida ed esaustiva. Ringraziatelo per me, se possibile e continuate così! Viva l'Endurance e forza Ferrari per il prossimo Wec!

Marcello Grossi

www.autosprint.it

Direttore responsabile
Andrea Cordovani
a.cordovani@autosprint.it

Mario Donnini
m.donnini@autosprint.it
06.49.92.343

Segreteria
segreteria@contieditore.it

Fotografie: **Motorsport-Images, Bettiol, Getty Images, Fuggiano**
Humour: **Giorgio Serra**
Testi: **Pino Allievi, Alessandro Bucci, Fulvio Cavicchi, Gianni Cogni, Massimo Costa, Cesare De Agostini, Paolo Filisetti, Alfredo Filippone, Giorgio Ferro, Diego Fundarò, Alessandro Gargantini, Marco Giordo, Piero Libro, Dario Lucchese, Arturo Rizzoli, Alberto Sabbatini, Daniele Sgorbini, Fulvio Solms, Leonardo Todisco Grande, Giorgio Terruzzi, Leo Turrini, Carlo Vanzini, Alex Zanardi**

Statistiche: **Michele Merlino**
Abbonamenti e arretrati: **abbonati@tre-effe.net**

Italo Benedetti, Silvana Burgaretta, Francesco Candido, Adriano Cimarosti, Antonio Granato, Gianni Mancini, Gabriele Michi, Maurizio Rigato.

Conti Editore Srl, Piazza Indipendenza 11/B, 00185 Roma
Redazione: Piazza Indipendenza 11/B - 00185 Roma
Telefono: 06.49921 - Fax: 06.4992690
Registrato presso il Tribunale di Bologna n. 3395 del 25/2/1969.
Abbonamenti e Copie Arretrate
Treeffe S.r.l. Via Bomarzo, 34 - 00191 Roma
Telefono: 051.61.54.523 - da lunedì a venerdì ore 9-13 14-16
Fax: 06.56.56.16.53
Sito acquisto abbonamenti: www.abbonatiweb.it
Prezzi abbonamenti: Italia annuale euro 80,00, semestrale euro 60,00.
Estero: Europa euro 180,00, Asia/Americhe/Africa euro 260,00, Oceania euro 280,00.
Modalità di pagamento c/c postale 1048510505 intestato a Treeffe S.r.l., o bonifico bancario IBAN: IT 06Z0760103200001048510505, codice swift BPPIITRRXXX.
Gli arretrati sono disponibili dal 2015 in poi al prezzo di euro 9,00 cadauno comprese le spese di spedizione.
Stampa: Poligrafici il Borgo S.r.l. - Via del Litografo, 6 - 40138 Bologna
Tel. 051 6034001.
Distributore per l'Italia e l'Estero
Press-Di Distribuzione Stampa e Multimedia S.r.l. 20090 Segrate
Concessionaria esclusiva per la pubblicità Italia ed estero:
Sport Network s.r.l. - www.sportnetwork.it

Sede legale: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 - Roma
Uffici Milano: Via Messina, 38 - 20154 Milano
Telefono 02.349621 - Fax 02.3496450
Uffici Roma: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 Roma
Telefono 06.492461 - Fax 06.49246401
Banche Dati di uso redazionale

PERIODICO ASSOCIATO ALLA FIEG FEDERAZIONE ITALIANA EDITORI GIORNALI

ACCERTAMENTI DIFFUSIONE STAMPA
Certificato ADS n. 8828 del 5/5/2021